


600039745Y


600039745Y


600039745Y

PARIS. — TYPOGRAPHIE A. POUGIN, 13, QUAI VOLTAIRE. — 2860

FERDINAND DE LESSEPS

LETTRES
JOURNAL ET DOCUMENTS

POUR SERVIR

A L'HISTOIRE DU CANAL DE SUEZ

(1857 — 1858)



PARIS

LIBRAIRIE ACADÉMIQUE

DIDIER ET Cie, LIBRAIRES-EDITEURS

35, QUAI DES AUGUSTINS

MDCCCLXXV

lit, envahit toute la chambre et m'enveloppa pendant quelques secondes. Après les vives douleurs que me causèrent les brûlures, je sentis un soulagement; mais, pensant que c'était l'asphyxie causée par la fumée, je réunis toutes mes forces, et je parvins à enfoncer la porte. Je me précipitai sur le pont du navire, et donnai l'ordre au capitaine d'interrompre toute communication avec la terre et de se mettre en route immédiatement. Une partie de mon corps n'était qu'une plaie; il y avait aux jambes plusieurs blessures de second degré. Je fus transporté sur un lit, et là, après avoir remplacé ma peau par des applications de coton, je fis continuellement verser sur les endroits douloureux de l'eau du Nil. Grâce aux soins et à la société de mes compagnons de voyage, le docteur Abbate, Mottet-Bey et Vernoni, je n'ai pas même eu un accès de fièvre.

Cependant, lorsque le vice-roi me fit sa visite, il me fut impossible de me lever. Je lui dis que mon accident était d'un heureux augure pour le reste du voyage et que nous avions ainsi payé notre dette au mauvais sort.

Nous eûmes une longue et intéressante conversation sur les résultats qu'il se promettait d'obtenir de sa lointaine excursion. Il voulait abolir l'esclavage au centre de l'Afrique, préparer un avenir commercial, profitable au canal de Suez, et se montrer enfin un prince réparateur et bienfaiteur là où son frère aîné Ismaïl-Pacha avait été massacré avec tout son état-major, et où son beau-frère, le fameux Defterdar, avait si cruellement vengé ce meurtre.

Il y a quarante ans, Méhémet-Ali envoya son second fils, Ismaïl, faire la conquête du Soudan. Le prince égyptien exigea au début de la campagne que l'on apportât à son camp mille esclaves, mille chameaux, mille charges de

bois, mille charges de paille, etc. Les habitants, bon gré mal gré, durent se soumettre, mais, en même temps que l'on apportait le tribut, on conspirait et l'on s'entendit pour se défaire d'Ismaïl-Pacha. Un jour que ce prince, entouré de son état-major, faisait un joyeux repas, les chefs insurgés enveloppèrent son camp d'une ceinture de combustibles composant une partie du tribut; le feu forma un immense cercle, et tout Égyptien qui cherchait à en sortir était atteint par les flèches des Soudaniens. Ce fut un massacre épouvantable.

La vengeance fut confiée par Méhémet-Ali à son gendre le Defterdar, qui commit dans ce pays des cruautés dont le récit fait frémir d'indignation. Il mit le Soudan à feu et à sang et ramena en Égypte cent mille esclaves. On peut se figurer l'état de misère et d'oppression des populations du Soudan sous l'autorité arbitraire des gouverneurs turcs qui successivement les ont administrées.

Tel est le pays que va me faire visiter en sa compagnie le frère d'Ismaïl-Pacha, beau-frère du Defterdar.

Nous nous retrouvons à Korosko, entre la première et la seconde cataracte, le 18. Mes blessures n'étant pas encore guéries, le vice-roi prend les devants et me donne rendez-vous à Berber, au-dessus des dernières cataractes du Nil. Le 24, je ne puis pas encore marcher, mais je me fais hisser sur un dromadaire; ma caravane traverse en six jours le morne désert de Korosko; nous avons pour points de repère sur notre route les squelettes desséchés des chameaux abandonnés par la caravane du vice-roi. Arrivé au bord du Nil, à Abouhamet, dans la matinée du 1er janvier, je forçai le pas du dromadaire, qui fit, dans la journée, une course d'une trentaine de lieues, pour me permettre de souhaiter la bonne année à mon ami

Mohammed-Saïd. Je surprends le prince, qui était seul sous sa tente, pleurant à chaudes larmes. « Qu'avez-vous? lui « demandai-je. — Lorsque mes généraux et mes ministres « sont entrés tout à l'heure et qu'ils m'ont fait la même « question, j'ai répondu que la musique militaire m'avait « porté sur les nerfs; mais à vous je confesse que je « pleure sur cet infortuné pays dont ma famille a causé « les malheurs, et lorsque je pense qu'il n'y a pas de « remède, c'est pour moi une grande affliction. » Je cherchai à le consoler en lui disant qu'au contraire il y avait des remèdes que, dans son esprit de justice, il saurait trouver et appliquer.

Nous partîmes le lendemain pour Chendy, le lieu même où son frère Ismaïl avait été brûlé. Le vice-roi avait donné rendez-vous à tous les chefs des villages qui, dans le cours de son voyage, lui avaient remis des pétitions.

Là se trouvèrent réunis plus de cent cinquante mille indigènes. En présence de cette foule, on vint annoncer au prince que, malgré sa défense formelle, un vieux chef turc avait gardé dans un caveau une esclave enchaînée. Il donna l'ordre de faire venir le maître et l'esclave, fit charger le maître des chaînes de l'esclave et excita par cet acte un enthousiasme indescriptible. Entraîné par les acclamations populaires, il s'écria : « Allez enlever les ca- « nons de la citadelle et jetez-les dans le Nil. » Il faut renoncer à dépeindre les transports, l'excès de joie qu'un tel ordre excita parmi la multitude. Je m'approchai de Son Altesse : « Croyez-vous que vous n'allez pas trop loin et « que vous pourrez toujours vous fier à ces gens-là? « objectai-je au vice-roi. — Les canons sont trop vieux, me « dit-il; ils datent du temps de mon père, ils ne peuvent « plus tirer un seul coup ».

Le vice-roi déclara ensuite qu'il allait faire rentrer en Égypte tous les fonctionnaires turcs, qu'il laissait aux habitants le soin de s'administrer eux-mêmes, et qu'il voulait établir chez eux les municipalités qui, depuis le commencement du monde, sont le principal élément de toute société organisée.

Je fus chargé de rester quelques jours à Chendy pour m'occuper, avec les ministres de Son Altesse, de la formation des municipalités qui furent composées, à l'élection, des chefs de famille. Des barques étaient préparées pour nous conduire à Kartoum, où nous arrivâmes le 10 janvier.

Le nom de Kartoum signifie *les doigts de la trompe de l'éléphant*, parce que la ville est située, comme entre deux défenses, le Nil Bleu et le Nil Blanc.

Je fais mon entrée chez le vice-roi dans une grande salle basse du palais du gouverneur général. Il me dit, en riant, qu'à son arrivée il avait été accueilli par une musique militaire qui n'avait nulle part sa pareille et dont les instruments à vent, datant de l'époque de Méhémet-Ali, avaient été raccommodés avec du sparadrap par le pharmacien du régiment.

Il m'engagea gaiement à partager son dîner; mais à peine étions-nous seuls à table, que je vis sa figure s'assombrir; il déplora de nouveau l'impossibilité dans laquelle il se trouvait de rien faire pour réparer les malheurs dont sa famille avait été la cause, et il prétendit qu'il ne lui restait plus qu'à abandonner le pays.

L'instruction de ce prince est très-étendue; il connaît les livres saints et les commentaires du Coran. Je lui rappelle qu'il n'a qu'à puiser dans son esprit élevé, dans son cœur excellent et dans son érudition, les moyens de réparer le mal et de faire le bien, et qu'avec son pouvoir

absolu, il n'a qu'à vouloir pour réussir. Il reste quelques moments silencieux; je vois bientôt le sang affluer à son visage; il se lève subitement, détache son ceinturon, prend son sabre et le lance contre la muraille. Sa fureur est extrême; il m'invite à me retirer dans sa propre chambre. Il déclare qu'il passera la nuit dans son salon de réception. Aucun de ses ministres ou de ses intimes n'osait l'approcher. Je me rendis avec eux dans les appartements richement meublés et disposés pour le vice-roi. Toute la nuit nous fûmes inquiets, et nous avions soin d'envoyer de temps en temps un messager; on nous rapportait que l'état d'excitation continuait et que le prince se promenait vivement de long en large. A trois heures du matin il demanda un bain, et au petit jour il me fit appeler.

« Lesseps, me dit-il, vous avez désiré vous promener « sur le Nil Blanc; j'ai fait préparer des barques pour vous « et pour les personnes qui vous accompagneront. Elles « sont prêtes, et vous pouvez en disposer quand vous vou- « drez. — Vous étiez souffrant hier? lui demandai-je. — « Ah! pardon, me dit-il, ce n'était pas contre vous que « j'étais en fureur, c'était contre moi-même; je voyais le « mal, je ne voyais pas le remède; je m'irritais de n'avoir « pas eu votre idée si pratique de donner des lois à ce « pays et de chercher à l'organiser. A votre retour, vous « verrez, vous serez content de moi. »

Je m'embarquai pour remonter le Nil Blanc avec Arakel-Bey, frère de Nubar, aimable et intelligent jeune homme, élevé en France et ambitieux du bien. En quittant la ville nous vîmes arriver de tous côtés des files de dromadaires montés par des personnages de toutes couleurs, depuis le marron jusqu'au noir ébène, accourant

des territoires les plus éloignés pour remercier le grand prince dont la renommée avait traversé les déserts et qui venait apporter la liberté à des peuples opprimés.

Dans notre première barque se trouvaient M. Heuglein, consul d'Autriche à Kartoum, savant voyageur et naturaliste, M. Popolani, consul général de Portugal en Égypte, ami du vice-roi, et Arakel-Bey. Dans la seconde barque nous avions une partie de nos gens, les provisions et la cuisine. Le calme nous a retenus toute la nuit au confluent des deux fleuves. Kartoum est situé sur le fleuve Bleu. Ce matin, un bon vent frais nous a fait remonter vers le 15e degré de latitude, au sud du mont Ouéli. Le fleuve Blanc, dans la partie que j'ai vue, a deux ou trois fois la largeur ordinaire du Nil d'Égypte et de Nubie. Ses bords ne sont point escarpés, c'est-à-dire que le fleuve n'est point encaissé et que les rives couvertes de bois s'abaissent insensiblement vers le niveau de l'eau. M. Heuglein nous a dit que l'aspect du fleuve avec ses nombreuses îles était à peu près le même jusqu'au 4e degré, qui est actuellement la limite connue. Nous avons vu des essaims d'oiseaux aquatiques, des ibis sacrés qui ne se rencontrent plus en Égypte, des grues royales, des grues grises, des oies du Nil, des pélicans.

Vers deux heures, le vent étant tombé, nous avons laissé nos barques aller à la dérive du courant, et pendant qu'elles continuaient à descendre, nous nous sommes fait mettre à terre sur la rive droite, à deux lieues au sud du mont Ouéli. Nous nous sommes dirigés, en suivant des endroits très-boisés et souvent embarrassés d'épines, du côté de la montagne que j'ai escaladée en compagnie d'Arakel-Bey, pendant que mes deux autres compagnons chassaient. De cette hauteur, on voit, à dix ou douze

lieues à la ronde, d'immenses plaines couvertes de bois, de végétations naturelles dont on pourrait tirer, au moyen de faciles irrigations, un parti magnifique.

A la descente de la montagne, nous nous sommes tous trouvés réunis dans un campement de gens de la tribu des *Bindja*, qui nous ont parfaitement accueillis, nous ont apporté du lait excellent et ont étendu devant nous leurs nattes les plus belles et les plus propres qu'ils détachaient de leurs cabanes, dont elles formaient les murailles. Ils nous ont fêtés comme des personnages de l'entourage du vice-roi, dont les actes bienfaisants sont déjà connus de tout le pays et qu'ils appellent le *père des malheureux*. Des vieillards entourés de leurs familles entonnaient les louanges d'*effendinah* (notre maître) et priaient à haute voix pour lui, en se prosternant à terre, et en s'écriant que Dieu l'avait envoyé pour les délivrer de leurs maux.

A huit heures du soir, les barques viennent aborder dans l'endroit où l'on avait allumé des feux.

Pendant notre souper, comme je disais que j'avais trouvé un goût excellent au lait des Bindja, M. Heuglein me donna quelques craintes, en me racontant que sur le Nil supérieur les tribus, qui n'ont point de sel, mélangeaient de l'urine de vache avec le lait; mais, heureusement, il ajouta que cet usage ne commençait à être adopté qu'à plus de cent lieues au-dessus du point où nous nous trouvions.

16 janvier.

Ce matin, nous sommes encore à dix lieues de Kartoum. Il y a peu de courant, pas de vent, et la barque marche lentement. L'après-midi, nous nous faisons des-

cendre à terre et nous cheminons, en faisant quelques pointes dans l'intérieur, à travers des bois et des champs de haricots en fleurs qui répandent une odeur agréable au premier moment, mais trop forte à la longue.

Les oies, les grues et les hérons qui s'abattent sur la plage, le long de ces champs, ressemblent de loin à des troupeaux de moutons, mais ils ne se laissent pas facilement approcher; nos chasseurs tiraient inutilement de nombreux coups de fusil.

Un peu plus loin, accompagné seulement de mon patron de barque, nous aperçûmes, à l'entrée d'une petite baie, deux points qui flottaient à la surface de l'eau et qui se dirigeaient vers la terre. En nous approchant, nous distinguâmes les museaux de deux crocodiles qui croisaient et étaient en embuscade pour saisir quelque proie. Je tirai à quinze pas un coup de fusil, la charge résonna comme sur du bois, et l'animal ne se dérangea pas. Mon patron, Ferrague, me dit que, dans ce moment, si une femme, un enfant ou une personne isolée venait puiser de l'eau au Nil, elle courrait un grand danger. Il paraît que si le crocodile attaque, il commence par prendre la victime sous son *bras*, en la serrant violemment, pour aller la dévorer sur quelque île voisine.

Ferrague m'a raconté que, se trouvant un jour dans l'eau et nageant avec son frère, un de leurs camarades leur cria de terre de faire attention et de revenir vers lui, parce qu'il venait d'apercevoir derrière eux un crocodile. Les deux nageurs s'empressèrent alors de rejoindre à terre leur camarade; mais celui-ci s'étant lui-même un peu trop avancé sur le bord, le crocodile le prit sous son *bras* gauche, plongea avec lui et reparut sur l'autre bord, où Ferrague le vit très-distinctement dévorer sa proie.

Lorsqu'on vient d'être saisi, si l'on a à la main un couteau ou un poignard et que l'on puisse blesser le crocodile dans la partie du cou qui est dépourvue d'écailles, l'animal vous lâche immédiatement. C'est ce qui est arrivé un jour à Ferrague qui en a été quitte pour une forte blessure à la jambe, dont il boite encore. Il y a un autre moyen, dit-il, de se faire lâcher par le crocodile, c'est de lui enfoncer les doigts dans les yeux, si la position le permet.

Nous nous embarquons et nous continuons à descendre le fleuve. Nous remarquions sur le rivage de nombreuses traces d'hippopotames; il était évident que nous nous trouvions dans des parages très-fréquentés par eux. Bientôt nous aperçûmes sur le fleuve une espèce d'île flottante noirâtre; c'était le dos d'un énorme hippopotame. Nous vîmes ensuite un second dos moins volumineux. Pendant ce temps nos barques approchaient; lorsqu'elles passèrent près du deuxième dos, les marins se mirent à crier d'une manière particulière, et alors nous vîmes l'hippopotame plonger et se redresser ensuite *en suivant son élan en l'air* et laissant voir tout le haut du corps jusqu'aux jambes de derrière. On nous a expliqué que c'était une famille d'hippopotames qui se promenait dans le fleuve, et que la mère, croyant les siens attaqués par les barques, s'était ainsi avancée au-dessus de l'eau pour voir ses ennemis et au besoin se défendre. Ce fait m'a rappelé un récit que m'avait fait, à mon arrivée à Kartoum, le père Knoblecher, chef de la *mission catholique sur le fleuve Blanc*. Dans un de ses voyages, la barque qu'il montait ayant séparé une mère hippopotame de ses petits, la bête en furie s'éleva au-dessus de l'eau, et comme elle exécutait ce mouvement près de la barque, au

moment même où le cuisinier du père Knoblecher avait le corps penché en dehors, le malheureux fut empoigné et disparut dans les flots, entraîné par l'énorme bête.

17 janvier.

Nous mettons toute la journée pour descendre jusqu'à la pointe de Kartoum, où nous n'arrivons qu'à neuf heures du soir.

Kartoum, 18 janvier.

Le vice-roi me fait connaître qu'il a dicté, pendant mon absence, des ordonnances pour l'administration du Soudan. Je vous envoie ces curieux documents qui rappellent à la fois, par le ton général qui y règne, les ordonnances antiques de nos rois et les traditions patriarcales de la Bible.

Arakel-Bey m'avait prié de demander au vice-roi de le laisser comme gouverneur général du Soudan; je profitai de l'occasion pour présenter ma requête, qui fut agréée de la manière la plus gracieuse. C'était un événement, puisque Arakel est chrétien; mais Son Altesse ne me fit qu'une seule objection; il craignait que le climat malsain du Sennaar ne fût fatal à la santé de mon ami. Arakel, immédiatement appelé, déclara, malgré l'objection, que sa nomination comblerait tous ses désirs. Le vice-roi m'engagea à insister auprès de lui sur les dangers de la mission qu'il ambitionnait, et à lui dire que depuis quelques jours il avait perdu trente-cinq hommes, sur les soixante-dix Albanais composant son escorte.

Arakel-Bey m'ayant de nouveau déclaré qu'il ambitionnait

l'honneur de faire exécuter les belles ordonnances du vice-roi, et que tous ses désirs seraient comblés s'il était nommé, le vice-roi s'empressa de convoquer ses ministres et ses généraux et leur annonça qu'il avait choisi Arakel-Bey pour gouverner les provinces éloignées qu'il venait de parcourir, et qu'il allait quitter dans peu de jours pour retourner en Égypte.

19 janvier.

Nous allons rendre visite à M. Heuglein dont les conversations géographiques sur l'intérieur de l'Afrique nous offrent un grand intérêt. Nous trouvons chez lui M. de Malzac arrivé la veille au soir du haut Nil. M. de Malzac avait été secrétaire de M. de Rayneval, ambassadeur de France à Rome, et il avait abandonné la diplomatie pour mener la vie aventureuse et périlleuse de chasseur d'éléphants, dans le pays des *Djours*, entre le sixième et le septième degré, à dix journées dans l'intérieur, à l'ouest du fleuve Blanc. La cargaison de dents d'éléphants qu'il rapporte lui produira une quarantaine de mille francs.

20 janvier.

Le vice-roi annonce l'intention de se mettre en route dans huit jours pour retourner au Caire. Nous traverserons le grand désert de Bayouda, sur la rive gauche du Nil, jusqu'à Dongolah. Ce désert est beaucoup plus hospitalier que celui de Korosko. Nous devons suivre, au pied de hautes montagnes, une série de vallées où il y a des cultures, des arbres, de l'eau et des populations. Enfin il paraît que ce vaste espace marqué : *grand désert*, sur les cartes, n'est pas un désert.

En attendant nous projetons de faire une excursion de deux ou trois jours pour remonter le fleuve Bleu et aller, à cinq ou six lieues de Kartoum, visiter les ruines de Saba, ancienne ville éthiopienne, peut-être la Saba de la fameuse reine de ce nom, dont le sage Salomon voulait faire sa 301e femme.

Les journées des 21, 22, 23 et 24 se passent en promenades et en excursions avec le vice-roi, qui se remettra en route avant ma caravane particulière, pour ne pas accumuler beaucoup de monde dans des endroits où l'eau pourrait être insuffisante. Nous sommes convenus de nous rejoindre de temps en temps, à des étapes indiquées à l'avance.

Ordre de S. A. le Vice-Roi aux nouveaux gouverneurs des cinq provinces du Soudan : le Sennaar, le Kordofan, le Taka, le Berber et le Dongolah.

(Traduction de l'arabe.)

Kartoum, 26 janvier 1857.

Vous avez appris ce que chérit mon cœur et ce qui m'a préoccupé pour la prospérité du pays et pour le bien-être des populations; vous connaissez aussi l'étude que je viens de faire pour l'appréciation de ce qui peut développer leur fortune, leur éviter des peines, les mettre à l'abri des vexations, afin qu'elles puissent arriver au comble de la prospérité, en éloignant d'elles l'injustice et l'abus du pouvoir.

Lorsque je me suis rendu dans les provinces du Soudan et que j'ai vu la misère dans laquelle elles étaient plongées par suite des charges excessives imposées sur les sakiés et les terrains, en outre de celles qu'on leur faisait supporter pour les corvées, les arrérages et autres, j'ai décidé, par esprit de justice, que tout ce système devrait être abandonné, et je veux

que dorénavant l'impôt soit réparti selon les moyens des populations, afin que les craintes se calment, que les pays prospèrent et qu'ils n'aient plus aucun motif de plainte et d'exaspération.

En arrivant à Berber, j'ai demandé aux cheiks et aux habitants qui sont venus au-devant de moi ce qui pouvait assurer leur tranquillité, et ce qu'ils pouvaient payer sans avoir à en souffrir. Ils m'ont répondu en demandant eux-mêmes que chaque sakié fût imposée à 250 piastres ; mais comme mon amour pour mon peuple me porte à lui donner le plus de prospérité possible, à me préoccuper de lui pour m'assurer son affection et afin qu'il puisse s'occuper de son bien-être; et comme, en outre, je veux rendre à la confiance ceux qui se sont expatriés afin qu'ils rentrent dans leur patrie, l'esprit libre de toute crainte de vexations, d'injustices et d'impôts exagérés, j'ai ordonné que l'impôt de chaque sakié soit fixé à 200 piastres, sans plus.

Quant aux terrains qui n'ont pas de sakié, j'ordonne que ceux qui se trouvent dans les îles payent un droit de 25 piastres par feddan, et que ceux qui sont sur les bords du fleuve soient imposés à 20 piastres par feddan.

En apprenant ces gratifications, inconnues pour elles jusqu'alors, les populations ont été comblées de bonheur et de joie, leurs cœurs ont été satisfaits. Elles ont oublié ce qu'elles avaient souffert dans le passé; elles ont promis de vivre entre elles en bonne intelligence, de rappeler les cœurs absents, afin qu'eux aussi puissent jouir du bénéfice de cette vie heureuse.

Je suis ensuite arrivé à Kartoum pour y attendre les autres cheiks et notables; et, si ces derniers étaient arrivés promptement, ils auraient éprouvé, par l'effet de ma présence au milieu d'eux, les marques d'une générosité qu'ils n'ont jamais éprouvée encore. Mais puisque je vous ai nommé moudir de cette province, vous devez vous occuper avant tout et avec zèle du bien-être des populations, de ce qui peut améliorer leur situation, tranquilliser leur moral, et vous devez agir à leur égard avec toute la sollicitude possible.

Vous ferez rentrer les impôts à l'époque des récoltes les plus lucartives, c'est-à-dire que chaque année vous convoquerez une assemblée dans les trois mois où les travaux des cultures n'oc-

cupent pas. Dans cette réunion vous diviserez mensuellement les rentrées de l'impôt, mais de manière que ces rentrées puissent se faire pendant le courant de l'année, sans fatiguer les populations et sans laisser des arrérages.

Cette assemblée devra être composée de douze à vingt-quatre notables de la province, suivant ce que vous jugerez le plus convenable pour le bien général.

En votre qualité de président de cette assemblée, c'est vous qui aurez à vous occuper de la division de l'impôt, des moyens les plus favorables pour augmenter le bien-être et la tranquillité, de manière à rendre bien stable l'état des villes et des villages. Vos décisions devront m'être soumises au fur et à mesure que vous les prendrez. L'assemblée aura, en outre, à s'occuper de ce qui suit :

Vous licencierez les kachefs, qui sont aujourd'hui chefs de districts, ainsi que les soldats qu'ils ont auprès d'eux. Vous n'enverrez plus, ainsi que cela se pratiquait auparavant, des soldats pour faire rentrer l'impôt. Ce sont les villages eux-mêmes qui enverront mensuellement l'impôt du mois par l'entremise de leurs cheiks ; et vous n'userez qu'avec toute justice de la force de la loi pour faire payer les retardataires.

Afin d'encourager les cheiks à s'occuper loyalement de leurs fonctions, j'ai jugé, qu'en récompense de leurs services, il leur sera bonifié une sakié exempte d'impôts sur vingt-cinq, c'est-à-dire que sur un nombre de vingt-cinq sakiés vous n'aurez à faire rentrer que l'impôt de vingt-quatre ; la vingt-cinquième sera une de celles des cheiks. De même pour les terrains, vous bonifierez aux cheiks, ainsi qu'il est dit ci-dessus, quatre feddans sur cent.

Mais comme il se trouve, dans les villages qui sont sur la route, des maisons dans lesquelles les allants et les venants reçoivent une hospitalité complète, et que les cheiks, à qui ces maisons appartiennent, y hébergent et y nourrissent les voyageurs, et qu'ils sont renommés pour leur hospitalité, il est juste que ma générosité pourvoie à ces dépenses. C'est donc à votre appréciation que je laisse le soin d'examiner et de fixer ce qu'il y a à bonifier à ces cheiks, ainsi que vous le jugerez équitable, dans la proportion de la position de chaque village.

Vous ferez mesurer les terrains et compter les sakiés par les cheiks, qui devront présenter des état au moudérié, et si vous envoyez des gens de votre part à cet effet et qu'il y ait des erreurs, vous en serez responsables.

L'impôt, qui sera fixé sur les terrains après mesure et sur les sakiés, sera payé par celui qui aura semé et récolté, afin que l'on ne puisse pas dire que le débiteur s'est évadé. L'impôt, qui sera fixé ainsi qu'il est dit plus haut, commencera à courir depuis cette année (1272) solaire; et ce qui aurait été encaissé depuis le commencement de l'année ira à valoir sur l'impôt de cette année. Conformément à ce règlement, cet impôt seta payé sur les terrains qui seront arrosés par l'inondation, les pluies et les sakiés; mais si, ce que Dieu préserve, le Nil était trop bas ou qu'il n'y ait pas eu de pluies, l'impôt ne sera pas dû.

Tout ce dont le gouvernement aura besoin en comestibles ou autres, en chameaux ou en hommes pour le service, la valeur, le loyer ou la paye des hommes, sera toujours payé 2 pour 100 de plus que ce que payent les habitants entre eux; et même, s'il arrivait que la valeur et le loyer des objets augmentassent, le gouvernement devra toujours payer 2 pour 100 en sus de l'augmentation; et dans la crainte que les cheiks, pour démontrer qu'ils prennent l'intérêt du gouvernement, ne déclarent pas la vérité pour le prix et le loyer de la main-d'œuvre, il faut, pour éviter cet inconvénient, que vous ne preniez rien que du consentement libre des propriétaires, afin que par ce moyen la prospérité puisse augmenter, et que ceux du dehors, voyant le prix que paye le gouvernement, soient conduits à payer eux-mêmes davantage, ce qui est le moyen d'accroître le bien-être du pays.

Vous ne prendrez ni hommes ni chameaux en corvées; vous engagerez les habitants à semer le blé, l'indigo, le coton et le sésame. Vous ferez tout ce qui est nécessaire pour qu'on puisse presser les cotons et fabriquer convenablement l'indigo, afin d'en faciliter l'exportation et que le pays profite de la valeur; vous encouragerez aussi les habitants à extraire l'huile de sésame, car cela est dans leur intérêt.

Il existe aussi beaucoup de forêts qui renferment une immensité de bois tout à fait aptes, les uns à la construction, les

autres pour les barques, les autres enfin pour combustible. Il serait bien facile de faire descendre ces bois en Égypte en radeaux, à l'époque du Nil. Vous devez le faire comprendre aux habitants et les encourager à le faire, puisque la plupart ont peu de travaux et que ce serait pour eux une source nouvelle de bénéfices.

Ce qui consolide la prospérité d'un pays, ce sont les constructions de maisons dans les villes; mais vous devez faire attention que l'on ne bâtisse pas en travers des rues, avançant et rentrant, ainsi que cela se pratique aujourd'hui, mais que les nouvelles bâtisses soient bien alignées, sans que pour cela vous deviez jeter à bas celles qui existent. Les nouvelles bâtisses seulement doivent être élevées d'après ce principe. Chaque maison aura son jardin, d'une étendue suffisante pour employer l'eau d'une sakié, d'un chadouf ou même moins, s'il le faut, afin que de cette manière les choses soient bien organisées et l'air meilleur.

Les terrains que vous donnerez à cet effet ne payeront pas d'impôt.

Vous encouragerez les habitants à planter des arbres dans les rues et le long du Nil. Ces plantations d'arbres leur profiteront d'abord par leur produit et, ensuite, par le bien qu'elles feront le long des routes et des digues.

Les discussions et les litiges seront examinés et terminés par-devant les cheiks; mais, dans le cas où la solution ne serait pas possible de cette manière, ces procès seront examinés par les moulouks acceptés par les parties; et, dans le cas où ils ne seraient pas de nature à être résolus ainsi, alors il seront envoyés au moudérié, et ce qui n'aura pu être terminé et jugé sera soumis au conseil pendant les trois mois dont il a été question plus haut.

Le conseil devra examiner et juger ces affaires.

Quant aux affaires qui dépendent de la loi, elles seront jugées par les cadis. Les cheiks et les moudériés tiendront la main à l'exécution des sentences.

Les affaires pour homicide devront être instruites civilement avec le concours du moudérié, examinées par le mekkamé dans le moudérié et dans l'assemblée dont il est question plus haut,

en présence du cadi et de tous ceux qu'il appartiendra, pour ensuite m'être soumises par le moudérié.

Les affaires des Bédouins sont du ressort de leur cheik ou du cheik supérieur.

Dans le cas où la position de fortune d'un des habitants s'améliorerait et qu'il demandât dans son village une concession de terrains (de ceux qui ne sont pas cultivés) en sus des siens, si ces terrains n'ont pas de propriétaire, on devra lui en donner et en envoyer l'avis au moudérié pour en tenir compte. Il en sera de même pour le cas où un des habitants du village, après s'être expatrié, rentrerait au pays; on devra lui donner des terrains non cultivés. Mais dans le cas où il n'y en aurait pas, on devra lui faciliter les moyens de vivre dans son village et lui donner, par l'intervention des cheiks et des notables, une quantité de terrains suffisante pour son existence, au prorata de chaque individu.

Si l'expatrié avait des terrains à lui, et qu'à cause de son absence d'autres les eussent pris depuis une époque de plus de quinze ans, il lui sera donné d'autres terrains du village; mais dans le cas où les quinze ans ne seraient pas complets, on lui rendra ses terrains, que l'on remplacera par d'autres à celui qui en aurait pris possession, et on en préviendra le moudérié; et dans le cas où il n'y aurait pas dans le village de terrains libres, on agira vis-à-vis de lui comme pour l'expatrié qui n'aurait pas de terrains, comme il est dit plus haut. Et si des expatriés, de ceux qui n'ont pas de terrains dans leur village, ou dans le village desquels on ne trouverait pas des terrains libres pour les leur donner, désiraient prendre, en payant l'impôt, des terrains abandonnés, sans propriétaires et n'attenant à aucun village, et y bâtir un nouveau village pour y résider et y vivre, on peut leur en donner sans difficulté. Attendu que l'impôt qui concerne les Bédouins est fixé, et que d'après ma volonté je vous donnerai des ordres pour les rétablir entre les tribus, et pour fixer aux cheiks les bonifications attribuées à leur poste et pour l'hospitalité, néanmoins, comme l'impôt de la tribu est réparti entre les individus avec la connaissance de leur cheik, et que cette répartition n'est pas connue au moudérié; par conséquent, si un Bédouin n'avait pas sa tranquillité

dans sa tribu, et qu'il voulût aller vivre dans une autre tribu, puisqu'il est libre de sa personne et qu'en le forçant à rester dans sa tribu, ce serait augmenter son mal, ce qui est contraire à ma volonté, vous ne vous opposerez pas à ce qu'il réside dans la tribu qu'il aura choisie. Mais l'impôt qu'il payait dans sa tribu sera déduit de ce qu'il doit payer et sera ajouté à celui de la tribu dans laquelle il aura fixé sa résidence.

Si un Bédouin sème des terres dans un village et qu'il soit débité de l'impôt, et qu'il le paye, il ne devra pas payer deux impôts : c'est-à-dire un impôt dans sa tribu et un impôt sur ces terrains : ce serait contraire à la justice ; et j'ai décidé que toutes les fois qu'un Bédouin sèmera des terrains dans un village, la somme des impôts due par lui dans sa tribu et constatée par les états que devront présenter les cheiks de tribus sera décomptée, et il ne payera que le seul impôt des terrains qu'il aura ensemencés ; et j'ai ordonné cela afin d'encourager les Bédouins à pratiquer l'agriculture et à habiter les villes.

Dans l'ordre que je dois vous donner au sujet de l'impôt des Bédouins, je vous donnerai également des ordres pour ce que vous devez faire au sujet de certaines populations nomades de pasteurs.

Quant aux montagnes qui sont imposées, comme leurs habitants vivent à l'état de sauvages et qu'il est nécessaire de les amener à un état humain, afin qu'ils ne soient plus enclins à l'éloignement et à la révolte, j'ai décidé de leur abandonner les deux tiers de l'impôt et de ne leur en faire payer qu'un tiers. Vous leur expliquerez qu'ils ne sont pas esclaves, mais qu'ils sont libres. Ces gens-là ont l'habitude de semer quelques terrains sur les versants des montagnes ; vous devez vous occuper de les encourager et de leur faire comprendre les avantages de la vie des villes, les exhorter à augmenter leurs cultures et vous efforcer de les convaincre, afin de vous les attirer. Expliquez-leur bien que, s'ils s'adonnent de cœur à l'agriculture, je les dispenserai de payer l'impôt que j'ai réduit aujourd'hui ; et ils n'auront ainsi à payer que l'impôt des seuls terrains qu'ils cultiveront, quand même cet impôt serait inférieur à celui qu'ils payent pour leurs montagnes, et vous les traiterez de cette manière, pour leur tranquillité et de façon à les attirer

dans la voie de la civilisation. Si même, dans vos conférences pour leur expliquer cela et pour les y engager, ils vous demandaient d'enlever cet impôt, pourvu qu'ils promissent de s'adonner à l'agriculture, en payant seulement l'impôt des terrains, vous accepterez et vous me soumettrez la question, afin que j'agisse avec eux selon leurs désirs, dans le seul but de leur inspirer l'amour du bien-être et de la vie des villes, et de les mettre ainsi à l'abri des vicissitudes auxquelles ils sont exposés.

Vous agirez ainsi avec les habitants des montagnes qui vivent à l'état de sauvages et comme des brutes; mais quant aux habitants des montagnes qui, comme ceux de Fengh, sont un peu plus civilisés, je vous donnerai des ordres pour les montagnes dont les cheiks sont venus auprès de moi. Quant à celles dont les cheiks ne sont pas venus, vous tâcherez de vous entendre avec eux; et après avoir conféré avec leurs cheiks, vous me ferez savoir ce qu'ils peuvent payer facilement, sans difficulté pour eux, et vous me remettrez un état détaillé de l'impôt actuel et de ce qu'ils désireront payer, afin que je vous donne mes ordres en conséquence. Vous devez donc réunir les cheiks et les notables, leur lire mon ordre, et leur faire comprendre ce que, dans mon amour pour mon peuple, j'ai décidé de faire pour eux.

Lorsque je suis arrivé à Berber et à Chindi, j'ai nommé les cheiks et les notables selon les vœux des habitants et d'après leur choix. Les cheiks de quelques villages ne sont pas venus. Vous réglerez les choses de cette manière pour la province de Dongolah, et vous les compléterez pour les villages des provinces de Berber et de Gaulein, pour lesquelles elles n'ont pas eu lieu. Vous prendrez pour cheiks et pour moulouks ceux qui auront été choisis par les notables et par les habitants, et vous leur donnerez vos sages conseils, afin qu'ils se conduisent bien et qu'ils évitent, grâce à vos soins, tout ce qui pourrait amener l'éloignement des populations.

Examinez les affaires; rendez la justice à chacun sans partialité et suivant toute équité. Si quelqu'un mérite la prison pour quelque délit, vous vous occuperez de terminer de suite cette affaire afin que le coupable ne reste pas longtemps en pri-

son ; car, quand même la prison serait nécessaire pour punir quelqu'un d'une mauvaise action et qu'il dût en résulter un bien, afin qu'il ne retombe plus dans le mal à l'avenir, et qu'en même temps cette punition soit un exemple pour que les autres ne se hasardent pas à commettre des actions qui méritent cette punition, néanmoins, comme ceux qui sont emprisonnés sont mes sujets, ma clémence et ma pitié ne permettent pas qu'ils restent en prison plus de temps qu'ils ne méritent, et je veux ainsi les traiter avec miséricorde.

En cas de discussion entre les habitants et les Bédouins, ou entre les Bédouins entre eux, vous punirez immédiatement les coupables.

Si vous faites appeler un cheik ou un notable et qu'il se refuse à venir, comme ce refus de sa part est inconvenant envers l'autorité et qu'il aura ainsi obligé l'autorité, à cause de son refus, à le faire venir par la force, vous considérerez un pareil cas comme un cas de révolte et vous le ferez venir par la force. . . . . . .

Quoiqu'en considérant tout ce que je viens de faire en faveur des habitants de ces pays, soit en diminuant les impôts, soit en enlevant les corvées, soit en empêchant les vexations et les injustices, il ne semble pas nécessaire d'y entretenir des troupes, puisque les habitants seront nécessairement forcés, pour la conservation de leurs propriétés, de se défendre contre quiconque viendrait les attaquer, pour ne pas être exposés à se voir ruinés, néanmoins, j'ai installé un nombre suffisant de régiments dans les diverses localités. Soyez donc sur vos gardes pour repousser quiconque vous attaquerait, et s'il est nécessaire que les provinces s'entr'aident entre elles, faites-le pour qu'il n'arrive pas de mal à aucune des parties sous votre direction.

Les canons qui se trouvent dans le Soudan étant de gros canons que l'on ne peut ni traîner dans les montagnes ni dans le sable, et à cause de cela n'étant d'aucune utilité, puisque les canons ne sont utiles que si l'on peut les transporter d'un lieu dans un autre, et considérant que les canons qui sont au Soudan ne se trouvent pas dans ces conditions, j'ai ordonné qu'on en brisât quelques-uns et qu'on réunît les autres.

J'ai laissé dans le Gheziré (Sennaar) ce qui est nécessaire en

canons légers; le reste se trouve à Korosko. J'ai ordonné qu'on le transportât à Kartoum, et lorsque tous les canons seront réunis, on enverra dans chaque partie du pays ce qui y sera nécessaire.

Il est également de toute première nécessité, et c'est là mon plus vif désir, d'avoir en tout temps de vos nouvelles sur la situation du pays et sur ce qui peut y arriver. Il faut donc que vous organisiez un service de poste pour le Gheziré (Sennaar), Kordofan et Taka, de Gheziré à Abou-Khama. Pour chaque dix heures de marche de chameau, soit pour cinq heures environ de marche à dromadaire, vous établirez des stations de deux dromadaires qui se remettront mutuellement les dépêches. Vous leur ferez préparer des habitations pour qu'ils y restent toujours. Vous vous occuperez des moyens de pourvoir à leur nourriture, ainsi qu'à celle de leurs dromadaires. Vous mettrez trois stations entre Abou-Khama et Korosko : la première à Abou-Khama, la deuxième à Marat, la troisième à Korosko, afin de faciliter l'arrivée de vos dépêches. Vous établirez dix dromadaires pour le service du moudérié.

Si quelqu'un vous attaquait et que le nombre de vos ennemis fût grand, et que vous eussiez besoin de secours du Caire, expédiez-m'en immédiatement l'avis, et, au même moment, je vous enverrai de quoi faire trembler leur cœur, les détruire et les disperser, et je viendrai moi-même afin de punir ceux qui auront osé susciter des troubles et faire le mal.

Sachez bien que les préparatifs nécessaires seront toujours faits au Caire ainsi que ceux pour le cas de nécessité de ma présence au Soudan; et je punirai d'une manière exemplaire ceux que je reconnaîtrai coupables. Soyez convaincus aussi que si j'apprends que les habitants ont eu à supporter des vexations de votre part ou de celle des cheiks, aucun de vous ne sera épargné. Sachez-le bien et agissez en conséquence, puisque tel est mon ordre et qu'il vous exprime ma volonté.

(L. S.) (cachet de S. A. le Vice-Roi.)

Deuxième ordre de Son Altesse.

Dans l'ordre que je vous ai donné pour le règlement de l'impôt et pour les autres règlements à mettre en vigueur, il est dit que l'impôt est fixé sur cette base depuis l'année solaire 1272 (zilkedje 1273), que ce que les habitants auraient payé, depuis le commencement de l'année jusqu'à présent, devrait être décompté sur l'impôt de cette année, et que, par suite de mon amour pour mon peuple, vous ne réclamiez pas des habitants les arrérages dus jusqu'à toute l'année 1271.

Mais comme tout cela n'était pas expliqué assez clairement dans l'ordre précité, et que les habitants de ces pays sont illettrés, je crains qu'ils ne pensent que les arrérages existent toujours et qu'ils en sont débiteurs, et je viens, par ce nouvel ordre, les tranquilliser tout à fait afin que leur joie et leur bonheur soient complets, et je leur explique plus clairement ma volonté.

Les sommes qui ont été encaissées, depuis le commencement de l'année 1272 jusqu'à ce jour, seront déduites après décompte fait, ainsi qu'il est dit dans mon ordre précédent, de l'impôt de l'année courante, après que les comptes des sérafs (agents comptables) auront été vérifiés avec toute exactitude.

Pour ceux qui seront créanciers jusqu'à la fin de 1271, pour excédant payé sur l'impôt par eux dû, quoique l'équité exigeât que ces excédants fussent compensés par les arrérages, néanmoins, je veux, dans ma justice, que mes sujets ne perdent rien de ce qui leur est dû, et, en conséquence, tous ceux qui se trouveront créanciers pour de pareilles sommes bien prouvées, après une vérification exacte et rigoureuse, vous leur compenserez ces excédants sur l'impôt de l'année courante.

Dans mon ordre susdit, il est écrit que si un Bédouin change de tribu, l'impôt qu'il payait dans sa tribu sera porté au compte de la nouvelle tribu qu'il aura choisie, et que si un Bédouin semait des terres en dehors de sa tribu, il ne devait payer que

le seul impôt de ces terres, et que l'impôt qu'il payait dans sa tribu devrait être décompté du compte de la tribu. Mais si ces cas se présentent et qu'on doive reporter d'une tribu sur l'autre l'impôt que le Bédouin payait dans sa première tribu, il pourrait naître des discussions au sujet de la somme d'impôt que le Bédouin payait dans sa première tribu, ce qui exigerait des vérifications et une grande perte de temps.

Afin d'éviter ces difficultés, vous vous ferez remettre, à l'époque où l'impôt des tribus sera arrêté par chaque chef de tribu, un état nominatif de la répartition de l'impôt sur chaque individu, que vous conserverez au moudérié pour vous en servir au besoin.

Il est nécessaire également de connaître les limites de chaque village et d'obliger les cheiks et les notables à respecter ces limites et d'établir des gardiens nécessaires qui seront responsables de tout assassinat ou vol qui aura eu lieu dans les limites de leur village, et qui seront obligés de représenter le voleur ou l'assassin, et, dans le cas contraire, responsables personnellement. Cela est ordonné pour la sûreté des routes et afin d'éviter qu'on ne se rejette la responsabilité les uns sur les autres, ce qui rendrait l'instruction des affaires extrêmement longue et la vérité très-difficile à découvrir.

Vous ferez donc ce qui sera nécessaire pour fixer les limites de chaque village; vous ferez comprendre aux cheiks la responsabilité qui pèse sur eux.

Jusqu'à ce jour, les voleurs et les assassins qui sont condamnés aux travaux forcés à perpétuité étaient mis dans les bagnes du Soudan; si, au lieu de cela, on les avait transportés dans des bagnes situés dans des localités éloignées de leurs familles et de leurs villages, la connaissance de cette pénalité les eût très-probablement empêchés de commettre leur mauvaise action. En conséquence, j'ai décidé que ceux qui seraient condamnés à perpétuité seraient envoyés aux bagnes d'Égypte, afin d'y subir leur peine, et que ceux qui se rendraient coupables en Égypte et seraient condamnés à la même peine, la subiraient dans le Soudan.

Les comptes étaient présentés antérieurement au gouverneur général. Mais aujourd'hui que chaque province est in-

dépendante, vous enverrez tous les trois mois vos comptes au Caire.

Sur ce, vous donnerez connaissance du contenu de cet ordre à tous les cheiks et aux notables; vous leur en ferez bien comprendre le contenu, afin qu'ils aient à s'y conformer.

Telle est ma volonté.

(L. S.) (cachet de S. A. le Vice-Roi.)

II

A LA MÊME.

(Suite du Journal.)

Caire, 6 mars 1857.

Je suis enfin arrivé sain et sauf de mon long voyage, ayant fait de Kartoum à la deuxième cataracte, en vingt-deux jours, 350 lieues sur un excellent dromadaire, qui la dernière semaine était très-fatigué et ne cessait de faire des culbutes qui mettaient ma gymnastique à l'épreuve. Un bateau à vapeur m'attendait à Ouadi-el-Alpha (deuxième cataracte), et si j'ai été en retard de huit jours sur le vice-roi, c'est que j'ai été obligé de donner mes soins dans le Dongola au médecin que Son Altesse m'avait adjoint et qui était très-gravement atteint de fièvre pernicieuse. Malgré mon inexpérience en ce genre, j'ai dû le saigner. Il est actuellement tiré d'affaire et très-heureusement rendu à sa nombreuse famille.

Vous savez qu'au lieu de revenir par le désert de Korosko sur la rive droite du Nil, afin d'éviter les détours du fleuve et cinq cataractes, nous avions changé notre itinéraire et que nous prenions le chemin opposé sur la rive droite du Nil, par le grand désert de Bayouda, beaucoup moins désert que les plaines du Berri, de la Beauce ou de la Champagne.

Pendant ce voyage, au milieu de populations dites barbares, je n'ai pas éprouvé le moindre accident ni la moindre aventure. Nous avons commencé, en quittant les bords du Nil, par nous enfoncer dans le pays au sud-ouest



de Kartoum, en traversant la tribu des Hassanieh, où les femmes, fort belles, ont un jour de complète liberté sur quatre.

Ma caravane a toujours été bien pourvue de vivres, tandis que celle du vice-roi, qui me précédait, manquait souvent de provisions.

« Comment se fait-il, me demandait le prince dans nos rencontres, que vous nagiez dans l'abondance pendant que tout nous manque? — Je le crois bien! votre gouvernement a si fort maltraité ce pays, qu'après votre passage il me faut de la patience pour vaincre la défiance des habitants. Assis tout seul devant une cabane abandonnée et ayant laissé ma caravane hors de vue, il faut que j'attende une heure, quelquefois deux heures, pour que les enfants se résignent à m'approcher. Ce sont toujours les enfants qu'on lance d'abord en reconnaissance. S'ils hésitent par trop, je leur jette de petites pièces de monnaie, des coquillages, des verroteries. Ils ne tardent pas à s'en aller raconter à leurs mères ce qu'ils ont vu, et les femmes d'accourir; ce ne sont pas généralement les plus jeunes. Elles m'entourent et me demandent pourquoi j'ai fait des cadeaux à leurs enfants. — Je suis, leur dis-je, un homme généreux qui voyage pour son plaisir et pour le bien du pays que je visite. — As-tu besoin de quelque chose? crient en même temps toutes les voix. — Si, au contraire, vous désirez quelques provisions, répliqué-je à mon tour, j'en ai beaucoup dans mon campement qui est à une heure d'ici et où je vous invite à venir. Quand on paraît ne rien désirer, c'est alors que tout le monde fournit ce qui vous est nécessaire. Aussitôt que les femmes âgées étaient parties pour m'apporter leurs provisions, arrivaient, curieuses, les jeunes filles, assez jolies

sous leur couleur de bronze florentin. Les jeunes gens suivaient de près. On se rendait en foule vers nos tentes avec des moutons, des chèvres, des dattes, du lait et tout ce qui pouvait nous être agréable. Chose curieuse! ces gens-là n'ont jamais voulu recevoir de l'argent. Cependant ils m'auraient peut-être tué, si je m'étais présenté chez eux avec des armes. »

Un jour, le vice-roi me dit : « Vous êtes privilégié, vous, à ce qu'il paraît. J'avais un très-beau service, il est arrivé en morceaux. — Si vous preniez les précautions que je prends, lui répondis-je, et si votre vaisselle n'était pas confiée à des gens qui ne sont pas surveillés, il en serait autrement. » Peu de temps après, il prétendit que le chameau, porteur de ma vaisselle, devait être fatigué, et il le fit remplacer par un autre très-vif et presque sauvage qui, à la grande hilarité du prince, fit sauter en l'air le très-beau service de table qu'il m'avait donné. Mais j'avais en réserve ce que j'appelle ma vaisselle plate en fer-blanc qui me sert pendant les études du canal, même lorsque des princes me font l'honneur d'accepter mon hospitalité.

Demain je vais rejoindre le vice-roi, qui m'a donné rendez-vous dans une de ses résidences, sur la Branche de Damiette.

Résidence du Vice-Roi, à Mit-Biré
(Branche de Damiette)
7 mars 1857.

Son Altesse m'attendait à sa résidence de Mit-Biré, où nous nous sommes tout de suite occupés de donner des ordres pour la poursuite des études et travaux préparatoires du canal. Pendant notre absence, tout ce qui avait



été prévu a été parfaitement exécuté, et comme le maître était absent, personne n'a eu d'observations contraires à lui faire. Le capitaine Philigret a parfaitement rempli sa mission; son bâtiment, malgré de très-mauvais temps, a très-bien tenu par une seule ancre dans la baie de Péluse; je vais faire publier ses observations.

Le tracé du canal d'eau douce a été bien étudié par M. Conrad et Linant-Bey; les plans sont terminés. Le vice-roi est de nouveau plein de confiance, et personne n'a encore cherché à ébranler cette confiance.

Il paraît qu'il a parlé, dans l'intérieur de sa famille, des preuves que je lui donnais d'une véritable affection, car la princesse, sa femme, m'a fait remercier par une lettre qu'elle a dictée à Mme Stephan-Bey, femme du ministre des affaires étrangères.

Voici ma réponse :

A MADAME S.-BEY, AU CAIRE.

Mit-Biré, 7 mars 1857.

Je vous ai déjà fait savoir, à mon passage au Caire, combien j'avais été sensible au témoignage de bienveillance de S. A. la vice-reine dont vous avez été l'interprète, mais je tiens à profiter de mon premier moment de liberté pour vous exprimer par écrit la satisfaction que j'en ai éprouvée. Rien ne pouvait me flatter davantage que de recevoir cette marque de haute estime de la part d'une princesse connue non-seulement en Égypte, mais encore en Europe, par la distinction de son esprit et de son caractère, et par ses actes de bonté et de charité.

Ce qui surtout m'a touché, c'est que mes sentiments de dévouement absolu envers le prince qui, depuis son enfance, m'a honoré de son amitié, sont appréciés par la personne qui pouvait le mieux les deviner, car les femmes supérieures ont un instinct pour ainsi dire surnaturel pour reconnaître, même sans les avoir vus, les amis ou les ennemis de ceux qu'elles aiment. Leur cœur les trompe rarement, et il n'y a pas d'homme qui, ayant auprès de lui une conseillère fidèle et désintéressée, n'ait pas eu à regretter quelquefois de ne pas avoir voulu suivre des avis ou respecter des pressentiments que sa vanité l'empêchait d'écouter.

S. A. le vice-roi a daigné m'entretenir particulièrement, pendant notre voyage au Soudan, de la haute opinion qu'il avait du jugement droit et juste de son auguste épouse. J'ai donc un motif de plus de me réjouir de la confiance qu'elle veut bien avoir dans la sincérité de mon attachement pour un prince assuré de trouver en moi, dans toute circonstance, la respectueuse et franche affection que lui ont acquise son excellent cœur et sa conduite, j'oserai dire fraternelle, envers moi.



III

NOTE REMISE A S. A. LE VICE-ROI.

Mit-Biré, 9 mars 1857.

Comptant retourner dans quelques jours en Europe, je prie Son Altesse de vouloir bien fournir à Linant-Bey et à Mougel-Bey les moyens de continuer les travaux préparatoires du canal d'eau douce, d'après les plans arrêtés d'accord avec M. Conrad, président de la Commission internationale.

Le nombre des travailleurs, qui est actuellement de 400, pourra être porté successivement à 1,000, en attendant l'époque des grands travaux, qui sera ultérieurement fixée.

On pourra également, suivant ce qui a déjà été convenu, réunir à l'avance le matériel des couffes, des pioches, etc., dont l'état a été présenté, et il y aura lieu de s'occuper, dès à présent, de l'exploitation des carrières, de la fabrication des briques et des commandes de bois.

IV

A M. PALEOCAPA, MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS
A TURIN.

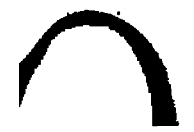
Malte, 12 mars 1857.

En me séparant ici de M. Conrad, qui va suivre la côte d'Italie et ira vous faire visite à Turin, je ne veux pas manquer cette occasion de me rappeler à votre souvenir.

Votre lettre du 24 novembre, qui me donnait de très-intéressantes informations, m'a été remise seulement ces jours derniers au Caire, à mon retour du long voyage que j'ai fait jusqu'au Sennaar avec le vice-roi d'Égypte. Depuis que vous me l'avez écrite, le temps, la force des choses et l'impression produite par le rapport si remarquable de la Commission internationale ont avancé notre affaire en donnant à l'opinion publique de l'Europe une vive impatience de voir atteindre le résultat définitif et une véritable irritation contre l'opposition anglaise. Ces sentiments, sur lesquels je comptais, vont être pour nous de puissants auxiliaires, et tout ce qui pourra les entretenir et les fortifier nous sera utile.

Toutes mes correspondances de Constantinople s'accordent à me montrer le grand-vizir ainsi que ses collègues comme étant très-disposés à faire ratifier la concession du vice-roi d'Égypte; mais, d'un autre côté, lord Stratford continuant une hostilité qui ne me paraît pas avoir un contre-poids suffisant, je n'ai pas jugé qu'il y eût encore lieu d'agir directement sur ce terrain dangereux; d'autant plus que rien ne nous presse, que nous faisons en Égypte tout ce





qui est possible, que nous accomplissons peu à peu le fait avec les ressources du vice-roi, dont la constance ne faillira pas, et que nous ne pourrions pas matériellement faire avancer davantage l'entreprise en fait de travaux, eussions-nous à notre disposition les 200 millions de la future compagnie.

Quant à présent, je tiens toujours à m'abstenir avec soin d'engager ces capitaux ou de leur faire le moindre appel avant d'être bien certain de ne pas les compromettre.

Je persiste à être d'avis que la sanction de Constantinople n'est pas indispensable pour le vice-roi, d'après le principe soutenu ouvertement par l'ambassade anglaise elle-même, lors des négociations relatives à l'exécution du chemin de fer égyptien de Suez, principe qui tranchait la question de communication rapide à travers l'Egypte et entre les deux mers sans l'intervention de la Porte ou d'aucune puissance étrangère ; mais, redoutant dès l'origine les moyens que le cabinet anglais a l'habitude d'employer lorsqu'il veut entraver ce qui peut porter ombrage à sa politique égoïste et exclusive, je n'ai pas voulu exposer les capitaux, disposés à suivre mon appel, à des chances de fluctuation ou de discrédit pouvant résulter de manœuvres difficiles à prévoir de la part d'une diplomatie peu scrupuleuse.

Heureusement, il y a un courant d'idées contraires dans la nation anglaise. Je vais aller attaquer de front l'ennemi chez lui-même, et je commencerai personnellement dans quelques jours une campagne en Angleterre, où l'esprit public est aujourd'hui suffisamment préparé et où mes amis du Parlement, ne pouvant pas croire à la conduite hostile de leur gouvernement, me demandent de leur fournir la preuve d'une opposition injustifiable.

Ce sera seulement après cette campagne que je reprendrai mes négociations avec le Divan de Constantinople, qui commence, dit-on, à s'inquiéter d'être un peu laissé de côté depuis quelque temps, et qui fait exprimer, par son ambassadeur à Paris, le désir de voir la France lui demander quelque chose, afin d'avoir l'occasion de lui prouver sa bonne volonté.

En effet, la Porte se sent gênée d'avoir tant accordé aux capitaux anglais et aux exigences de lord Stratford, sans avoir encore rien fait pour satisfaire les intérêts légitimes d'autres puissances dont les sympathies pour le canal de Suez se sont fait connaître et auxquelles elle ne doit pas moins d'égards et de reconnaissance qu'à la Grande-Bretagne.

Lorsque je jugerai le moment venu de former la compagnie, sa constitution financière, déjà étudiée et bien préparée, se résoudra pour ainsi dire toute seule; la partie pécuniaire de notre affaire est d'ailleurs celle qui me préoccupe le moins.

Je vous prie de faire mes compliments au comte de Cavour et de lui communiquer ce que vous jugerez à propos de ce que je vous écris.

Mes amitiés à Louis Torelli, un de nos plus zélés et intelligents champions.

V

COMMUNICATION FAITE A L'EMPEREUR NAPOLÉON LE 20 MARS 1857.

Extrait d'une lettre adressée de Constantinople par un membre du ministère ottoman.

On nous écrit de Paris que l'on n'est pas content de nous dans le public et que l'on se plaint beaucoup des concessions faites exclusivement à des Anglais ; mais à qui la faute? Les Français ont-ils sérieusement demandé quelque chose?

Si la Porte s'est abstenue jusqu'à présent d'autoriser le percement de l'isthme de Suez, c'est qu'il était seulement demandé par le vice-roi d'Égypte et que lord Stratford s'y opposait.

M. de Lesseps a-t-il été soutenu par son gouvernement? Non. Aucune démarche n'a été faite dans ce sens par M. Thouvenel, tandis que lord Stratford a formellement demandé, au nom de son gouvernement, le privilége de la Banque pour une compagnie anglaise représentée par M. Wilkin, et la concession de trois chemins de fer, l'un au même M. Wilkin, les deux autres au général Chesney et à M. Layard.

Lord Stratford ne s'est pas borné à recommander officieusement les demandes de ses nationaux, il les a appuyées de tout son pouvoir et de la manière la plus officielle.

Croyez-le bien, si M. Thouvenel avait eu des instruc-

tions pour soutenir ouvertement le projet du percemen
de l'isthme, il l'aurait obtenu; mais il est toujours temps
et soyez convaincu que si l'ambassadeur de France rece
vait des instructions précises à cet égard, ses démarche
seraient couronnées d'un plein succès.

VI

A M. KENNEY, A LONDRES.

Londres, 26 mars 1857.

Au retour d'un voyage que je viens de faire au Soudan, j'ai eu connaissance d'une brochure que vous avez publiée sous le titre de *Gates of the East*.

En défendant la question sous le point de vue britannique et dans un intérêt patriotique, vous avez apporté un puissant concours à l'entreprise due à l'intelligente initiative du vice-roi d'Égypte et au succès de laquelle j'ai consacré tous mes efforts.

On a essayé de présenter le chemin de fer de l'Euphrate et le canal de Suez comme deux entreprises rivales et hostiles et, par suite, les partisans convaincus du canal de Suez ont été quelquefois amenés, pour soutenir la cause qu'ils avaient embrassée ou pour répondre à des attaques, à se servir d'arguments qui, si ce n'est dans leur pensée, au moins en apparence, pouvaient donner créance à l'idée de la rivalité des deux entreprises. Bien que vous ayez évité cet écueil, je juge utile de vous faire connaître mon opinion formelle.

Les deux entreprises sont indépendantes l'une de l'autre par l'exécution et les résultats que chacune d'elles a en vue. Elles sont utiles toutes les deux au progrès et à la civilisation du monde, et, loin de se nuire, elles ne pourront que se fortifier mutuellement par leur égale réussite.

J'ai personnellement soutenu et je continuerai à soutenir

que le chemin de fer de l'Euphrate sera un bienfait pour des contrées déshéritées. et qui plus est. mon expérience des Arabes et des déserts me donne la persuasion, contrairement à ce que l'on croit généralement, que les difficultés prétendues de l'entretien et de la sûreté du chemin de l'Euphrate sont des préjugés aussi peu fondés que les craintes de l'ensablement du canal de Suez, de l'impraticabilité de la baie de Péluse et des dangers de la mer Rouge.

Il est bon que l'on sache en Angleterre que si l'ambassadeur de France à Constantinople s'était opposé au firman de concession du chemin de l'Euphrate, l'ambassadeur anglais ne l'aurait point obtenu. Quant au canal de Suez, le gouvernement de l'Empereur a eu le bon esprit, le tact et la sagesse de ne pas le patronner; il a ainsi évité que l'on pût faire de cette question une cause d'antagonisme et il a mieux aimé passer pour user d'une trop grande condescendance envers le représentant britannique que de renouveler des luttes d'influences appartenant à d'autres époques. Il a donc donné, avec un courage peu commun, la meilleure preuve de la loyauté et de la sincérité de ses sentiments pour l'alliance des deux peuples qui doivent resserrer, dans les œuvres de la paix, les liens contractés au milieu de la guerre.

Que n'aurait-on pas dit en Angleterre, si l'ambassadeur de France avait empêché le sultan d'accorder le firman du chemin de fer de l'Euphrate, et, par contre, que doivent penser toutes les nations de l'Europe et de l'Amérique, de l'opposition faite par un ambassadeur anglais à l'exécution du canal de Suez, entreprise conçue dans une pensée universelle, avec l'appui des capitaux particuliers de tous les pays et en dehors de l'action des gouvernements!

Il est temps que l'opinion publique de tous les gouvernements mette fin à une semblable situation, et il serait vraiment par trop contradictoire, dans un moment où le cabinet anglais s'entend, dit-on, avec la France et les États-Unis, pour faire ouvrir la Chine par tous les moyens possibles, de prétendre mettre obstacle à la route qui doit la rapprocher des peuples civilisés.

VII

A S. A. MOHAMMED-SAÏD, VICE-ROI D'ÉGYPTE.

Paris, 31 mars 1857.

A mon arrivée à Paris, j'ai eu l'honneur d'entretenir Sa Majesté l'Empereur de l'état de la question du canal de Suez, et je lui ai remis une note, en ajoutant que je n'étais pas encore dans la nécessité de solliciter l'appui de son gouvernement à Constantinople.

J'ai en même temps eu l'occasion de donner de nombreux détails qui m'ont été demandés avec beaucoup d'intérêt sur Votre Altesse, sur le voyage qu'elle vient de faire au Soudan et sur les excellents résultats obtenus par les remarquables mesures prises dans les États d'Égypte et d'Éthiopie. Les documents relatifs à ces mesures ont été publiés dans notre journal l'*Isthme de Suez*, ont été reproduits avec les commentaires les plus honorables pour Son Altesse par les journaux de l'Europe et ont produit le meilleur effet sur l'opinion publique.

Je me suis ensuite rendu à Londres où j'ai reconnu que, depuis plusieurs mois, la question du canal de Suez avait fait des progrès extraordinaires. Le haut commerce et les principaux banquiers de la Cité m'ont parfaitement accueilli et m'ont remis des lettres d'introduction et de recommandation pour les notabilités commerçantes, manufacturières et maritimes des autres villes importantes de l'Angleterre au nombre de quinze. Les Chambres de commerce, les négociants, les fabricants, les armateurs de ces

villes sont actuellement prévenus que, vers le milieu d'avril, je commencerai à faire une tournée parmi eux. Tout se prépare pour que cette tournée soit décisive. Mon but est de recueillir des déclarations collectives et signées, par lesquelles il sera formellement établi que l'entreprise du percement de l'isthme de Suez profitera aux intérêts de l'Angleterre, comme à ceux des autres peuples, et qu'aucun gouvernement n'a le droit d'y mettre obstacle.

De cette manière, la glorieuse entreprise de Votre Altesse aura pour base l'opinion de toute l'Angleterre, comme elle a déjà eu celle de toute l'Europe et de l'Amérique. En faisant tous mes efforts et en ne négligeant aucun soin pour arriver à ce résultat, je remplis mes promesses et mon devoir d'éviter tout ce qui pourrait, dans le présent ou dans l'avenir, causer le moindre embarras à la politique de Votre Altesse et troubler sa tranquillité sur ses bonnes relations avec toutes les puissances.

J'ai l'honneur de communiquer à Votre Altesse une lettre que j'ai adressée de Londres à M. Ch. Kenney, publiciste anglais qui avait pris la défense de la question du canal. Cette lettre va être publiée dans les journaux de Londres, parce qu'elle définit la situation de l'entreprise dans son rapport actuel avec l'opinion anglaise.

D'après ce que j'ai constaté moi-même à Paris et à Londres, et d'après ce que m'écrivent M. de Negrelli et M. Paleocopa, tout le monde loue Votre Altesse du commencement des travaux du canal d'eau douce, et je lui garantis, avec toute confiance, qu'elle peut poursuivre les travaux comme elle le jugera convenable, sans aucune inquiétude, si la saison, les besoins de l'agriculture et les ressources de son gouvernement lui permettent de leur donner toute l'impulsion désirable.

Quoi qu'il en soit, ce que Votre Altesse jugera à propos de faire sera pour le mieux, et j'aurai soin, lorsque ma tournée en Angleterre sera terminée, et lorsque je serai en mesure de me présenter à Constantinople, de passer d'abord par l'Égypte pour prendre les ordres de Votre Altesse.

VIII

AU MÊME.

Paris, 2 avril 1857.

J'ai l'honneur de transmettre à Votre Altesse le rapport présenté à l'Académie des sciences par le baron Charles Dupin. Je m'étais fait un devoir de provoquer sur cette question l'avis et les lumières de l'Académie des sciences, en lui soumettant les mémoires, les plans, les devis et les rapports à l'appui du projet conçu pour la jonction des deux mers.

La commission dont M. Charles Dupin était rapporteur se composait, avec lui, de MM. Cordier, Élie de Beaumont, Dufrénoy et l'amiral Dupetit-Thouars.

Après avoir tracé l'historique des divers plans qui ont été élaborés depuis les temps les plus reculés jusqu'à nos jours pour établir une communication entre la Méditerranée et la mer Rouge, M. Dupin conclut en proposant à l'Académie de donner son approbation complète aux études qui lui sont présentées. L'Académie s'est empressée d'adopter les conclusions du rapport dont je cite la dernière phrase :

« Nous résumons notre jugement sur l'œuvre considérable soumise à notre examen, œuvre expliquée dans les mémoires de M. Ferdinand de Lesseps et dans les calculs, les plans, les devis, les rapports à l'appui : *La conception et les moyens d'exécution du canal maritime de Suez sont les dignes apprêts d'une entreprise utile au genre humain.*

« Par ces simples mots, nous croyons exprimer dans sa plus grande étendue le jugement favorable de toute l'Académie.

« Nous vous proposons de déclarer que les mémoires présentés par M. Ferdinand de Lesseps, tant en son nom qu'au nom de ses collaborateurs, sont dignes de votre approbation. »

Je ferai publier sous le titre : *Observations hydrographiques dans la baie de Péluse*, les rapports et le journal nautique du capitaine Philigret, à la disposition duquel Votre Altesse a mis depuis six mois une corvette égyptienne. Le capitaine Philigret se loue beaucoup de l'état-major et de l'équipage de ce navire qui a montré beaucoup de courage et de dévouement dans une mission qui n'était pas exempte de péril dans la saison d'hiver. Cette publication sera une nouvelle démonstration du concours efficace et de la protection persévérante de Votre Altesse en faveur de notre entreprise.

Les rapports du capitaine Philigret seront la meilleure réponse aux objections de ceux qui prétendent encore que la baie de Péluse est impraticable, puisque la corvette égyptienne, mouillée sur une seule ancre, n'a pas dérivé, et s'il y a eu quelquefois danger pour les marins, c'est dans les moments où, avec une grande hardiesse, on faisait les explorations en sondant le long des plages et lorsque souvent il fallait se laisser échouer sur le rivage ou revenir à bord par grosse mer. Cette expérience est elle-même concluante, car il serait difficile de la pratiquer impunément à l'entrée de la plupart des ports réputés les plus sûrs.

IX

A S. S. PIE IX, A ROME.

Paris, 3 avril 1857.

Je viens humblement déposer aux pieds de Votre Sainteté l'hommage filial et respectueux de ma reconnaissance pour la mesure que vous avez daigné prendre à l'égard du canal de Suez. Le monde chrétien apprendra avec joie la haute sollicitude que Votre Sainteté veut bien montrer pour cette œuvre. Les intérêts de la religion n'y sont pas moins engagés que ceux du commerce. Il appartenait à la chaire de saint Pierre de manifester cette sollicitude prévoyante et de donner cet illustre exemple aux puissances de la Méditerranée. Nos missionnaires si dévoués et si courageux verront leurs pieuses conquêtes facilitées par cette communication nouvelle, et l'empire bienfaisant du christianisme pourra s'étendre d'autant plus rapidement sur des peuples qui ont été jusqu'ici privés d'une si pure et si féconde lumière.

La protection que vous daignez nous accorder est pour nous d'un favorable augure et notre laborieuse entreprise, avec l'appui que vous lui prêtez, peut concevoir des espérances aussi prochaines que légitimes.

C'est dans ces sentiments de vénération que je présente à Votre Sainteté l'expression du profond respect avec lequel je suis, etc., etc.

X

A MONSEIGNEUR MILESI, MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS A ROME.

Paris, 3 avril 1857.

Je prie Votre Excellence de vouloir bien accueillir mes remerciements pour l'appui qu'elle veut bien prêter à l'entreprise du canal de Suez. Je suis heureux de voir que le gouvernement pontifical, en vous plaçant à la tête de la commission d'enquête pour l'amélioration des ports, a donné au monde chrétien une preuve manifeste de ses sympathies pour le projet du percement de l'isthme. J'ai la confiance, dès longtemps arrêtée, que tous les peuples, sans exception, profiteront de l'ouverture de la route nouvelle entre les mers de l'Europe et celles de l'Asie. Le bassin de la Méditerranée se trouvera le plus rapproché pour les marchés de l'Inde et de la Chine, et il est naturel que toutes les puissances méditerranéennes se préparent à ce grand événement qui doit changer la route du commerce universel, tandis que d'autres puissances, comme l'Angleterre et la Hollande, s'y trouvent déjà toutes prêtes.

C'est un noble exemple que donne le gouvernement pontifical et je ne puis que vous en exprimer ma bien vive reconnaissance.

Je prends la liberté d'envoyer à Votre Excellence, tant pour elle que pour les autres membres de la commission, le recueil de tous les documents que j'ai fait publier sur le percement de l'isthme de Suez.

XI

A M. S.-W. RUYSSENAERS, A ALEXANDRIE.

Lormes, 6 avril 1857.

Je vous envoie un règlement relatif à l'organisation provisoire des travaux et je vous recommande de le mettre immédiatement à exécution, à l'occasion du projet du canal d'eau douce.

Règlement pour l'organisation provisoire des travaux.

ARTICLE PREMIER.

Les travaux de la construction sont divisés en deux services, savoir :

1° Les travaux de terrassement ;

2° Les travaux d'art.

Chaque service est dirigé par un ingénieur, qui prend le titre d'ingénieur en chef des travaux, première ou seconde division.

Les désignations de première ou de seconde division n'impliquent aucune supériorité ou infériorité dans la situation relative des deux ingénieurs en chef, soit entre eux, soit envers le personnel, soit vis-à-vis de l'administration de la compagnie ou du gouvernement égyptien.

ART. 2.

Toutes études, tous projets ou devis non prévus ou réglés par le rapport de la Commission internationale, feront l'objet de rapports élaborés et signés par les deux ingénieurs en chef. Dans le cas où leurs opinions seraient divergentes, chacun

d'eux consignera son avis et les motifs à l'appui dans un rapport spécial qu'il adressera à l'agent supérieur délégué pour représenter l'administration centrale en Égypte.

Chaque ingénieur en chef remettra, en outre, à l'agent supérieur de la compagnie un rapport mensuel sur l'état des travaux dont la direction lui est confiée.

ART. 3.

L'agent supérieur, représentant l'administration centrale en Égypte, est chargé de convoquer, toutes les fois qu'il y a lieu, un comité pour l'exécution des travaux.

Ce comité est sous la présidence de l'agent supérieur et se compose avec lui :

1° Des deux ingénieurs en chef;

2° De l'inspecteur général délégué par l'administration centrale;

3° Du commissaire du vice-roi.

ART. 4.

La présence de trois membres, dont l'agent supérieur, suffit pour valider la délibération du comité.

ART. 5.

L'agent supérieur rend compte des délibérations du comité d'exécution des travaux à l'administration centrale qui les soumet, s'il y a lieu, à l'avis d'un comité consultatif organisé conformément aux dispositions ci-après. Il lui adresse, en outre, les rapports des ingénieurs en chef avec ses observations.

ART. 6.

Aucun travail de construction ne sera mis à exécution avant d'avoir été autorisé par l'administration centrale.

Toutefois, dans les cas d'urgence constatés par un procès-verbal du comité d'exécution et seulement si les deux ingénieurs en chef sont d'accord sur le projet présenté, l'agent supérieur pourra autoriser d'office la mise en œuvre en rendant

immédiatement compte à l'administration centrale des motifs qui auront déterminé sa décision.

ART. 7.

Pour l'application des dispositions qui précèdent, sont nommés ou confirmés dans les fonctions ci-après, savoir :

Agent supérieur en Égypte. . . . . . . M. S.-W. RUYSSENAERS.
Ingénieur en chef des travaux (1re div.) LINANT-BEY.
Ingénieur en chef des travaux (2e div.). MOUGEL-BEY.
Inspecteur général des travaux, délégué. M. DE NEGRELLI.
Commissaire de S. A. le vice roi. . . . M. CONRAD.

Membres du comité consultatif des travaux :

MM. LIEUSSOU, MAC-CLEAN, CHARLES MANBY, PALEOCAPA, RENAUD.

ART. 8.

L'inspecteur général des travaux, délégué de l'administration centrale et le commissaire de S. A. le vice-roi sont adjoints au comité consultatif, et assistent à ses délibérations, lorsque leurs fonctions le leur permettent.

Fait à Paris, le 3 avril 1857.

FERDINAND DE LESSEPS.

XII

NOTE POUR M. ÉLIE DE BEAUMONT, SECRÉTAIRE PERPÉTUEL DE L'ACADÉMIE DES SCIENCES.

La Chénaie, 11 avril 1857.

L'Académie des Sciences de l'Institut impérial de France avait bien voulu, d'accord avec l'Académie des inscriptions et belles-lettres, rédiger des instructions destinées à l'expédition scientifique à la recherche des sources du Nil. M. Ferdinand de Lesseps reçut ces instructions à l'époque où il était dans le Soudan, et il profita de son séjour dans cette contrée pour y recueillir des renseignements qui répondaient en partie aux questions de l'Académie et qui étaient de nature à l'intéresser. Ces observations de diverse nature ont été réunies en un mémoire que M. Ferdinand de Lesseps croit devoir offrir à l'Académie.

Mémoire à l'Académie des Sciences de l'Institut impérial de France sur la recherche des sources du Nil et sur le Soudan, présenté par M. Élie de Beaumont dans la séance du 27 avril 1857.

Monsieur le secrétaire perpétuel,

J'ai reçu pendant mon séjour à Kartoum, en janvier 1857, par l'entremise de mon honorable ami M. Jomard, membre de l'Institut de France, les questions et instructions de l'Académie impériale des Sciences préparées pour les voyageurs dont le but est de rechercher les sources du Nil Blanc.

J'ai fait connaître ces instructions aux Européens établis ou de passage à Kartoum, et j'en ai remis un exemplaire au nouveau gouverneur général des provinces du Sennaar, Arakel-Bey, dont l'éducation, les sentiments et

le mérite ne manqueront pas d'exercer sur des contrées encore barbares la plus heureuse influence. J'ai prié ce haut fonctionnaire du vice-roi d'Égypte de vouloir bien établir dans sa résidence, capitale du Soudan, et d'après les questions posées par l'Académie des Sciences, une enquête permanente parmi les voyageurs, touristes, savants, commerçants ou pèlerins soit indigènes, soit européens.

Les circonstances étaient favorables pour me permettre de commencer moi-même cette enquête. J'ai eu plusieurs fois l'occasion, pendant un séjour de trois semaines à Kartoum, d'interroger ensemble ou séparément MM. de Malzac, Thibaut et Vayssières, voyageurs français; un autre de nos compatriotes, le docteur Peney, résidant depuis douze ans au Sennaar; M. Heuglein, consul d'Autriche, savant géographe et naturaliste, et don Ignacio Knoblecher, le digne et courageux chef de la mission apostolique de l'Afrique orientale.

J'ai l'honneur de faire connaître à l'Académie le résultat de mes investigations; je serai heureux si mes renseignements peuvent lui offrir quelque intérêt.

Depuis l'expédition de M. d'Arnaud qui s'était arrêté à 4° 42′ 42″, personne n'a été plus loin que don Ignacio Knoblecher, don Angelo Vinco et don Bartholomeo Mosgan. Ces hardis missionnaires ont navigué pendant quinze jours au delà du terme de l'expédition d'Arnaud, jusque vers le 3e degré. Ils ont formé à Gondokoro, chez les Barrys, par 4° 35′ latitude nord et 28° 47′ longitude orientale (M. P.), un établissement qui prospère, malgré la mort regrettable de son premier fondateur, don Angelo Vinco, et qui est aujourd'hui presque aussi important que l'établissement principal de Kartoum.

Le personnel de la mission a vu périr depuis huit ans douze de ses membres sur trente-six. C'est surtout à Kartoum que le climat sévit sur les étrangers, par suite de fièvres pernicieuses. En 1839, Méhémet-Ali y perdit, dans une semaine, treize personnes sur soixante qui l'accompagnaient : et. à la fin de notre séjour, sur soixante-cinq Albanais qui formaient l'escorte du vice-roi, trente furent atteints au milieu de notre campement, à une lieue de la ville, dans les journées des 25, 26 et 27 janvier, pendant lesquelles le soleil avait été fort brûlant.

Les environs de la ville de Kartoum doivent être assainis; les eaux qui séjournent sur des terrains bas, à la suite des inondations et des pluies, sont la principale cause des maladies qui attaquent surtout les Européens. La ville, fondée par Méhémet-Ali, il y a moins de quarante ans, a aujourd'hui de 35 à 40,000 habitants. Elle est le centre d'un commerce important; et des dispositons très-sages, ordonnées en dernier lieu par le vice-roi Mohammed-Saïd, contribueront certainement à sa prospérité et à sa salubrité.

M. Heuglein a mesuré sa hauteur au-dessus du niveau de la mer; cette hauteur n'avait jamais été vérifiée : elle est de 1,060 pieds français. La latitude est connue.

Kartoum, en arabe, veut dîre *trompe d'éléphant*. La ville a reçu ce nom parce qu'elle est placée au confluent du Nil Blanc et du Nil Bleu, et que les deux fleuves ont été comparés aux deux cartilages ou doigts qui terminent la trompe de l'éléphant. Les eaux des deux Nils ne se confondent pas immédiatement lorsqu'elles se rencontrent à la pointe de Kartoum; elles se distinguent très-nettement claires et bleues à l'est, limoneuses et blanchâtres à l'ouest.

En remontant le Nil Blanc, de Kartoum au 10e degré, le fleuve coule sur un lit fort large et peu incliné ; ce qui rend son cours très-lent et lui donne à peine une vitesse d'un kilomètre à l'heure, quand les vents du nord ne rendent pas le courant à peu près nul. Les bords sont très-peu élevés et sont formés par une plage étroite séparant le Nil de plaines immenses souvent plus basses que le niveau du fleuve. Les terres sont très-bien cultivées près de l'eau, et plus loin elles sont couvertes de plantes naturelles, de bois et de broussailles. Au 14e degré commence l'archipel des Choulouks, jusqu'à une journée de l'embouchure de la *Saubat*, affluent venant de l'est, entre le 10e et le 9e degré.

Du 10e au 6e degré, le Nil Blanc coule à travers des marais où les voyageurs sont fort incommodés par les insectes. M. de Malzac, intrépide chasseur d'éléphants, qui a tué l'année dernière de sa main dix-sept de ces animaux, a formé un établissement dans la tribu des Djours, entre le 6e et le 9e degré, à cent lieues du Nil à l'ouest. De là, il s'est mis en relations avec plusieurs autres tribus qui parlent toutes des langues différentes. Il a déjà cinq interprètes indigènes pour faire son commerce d'échange de verroteries contre des dents d'éléphant ; et, comme chaque année ses relations s'étendent, il me disait que dans ce moment il lui faudrait au moins cinq interprètes de plus pour s'entendre avec les tribus dans le rayon desquelles il fait ses excursions. Pour citer un exemple, l'éléphant se nomme *akou* chez les Kilches, *keddé* chez les Djours, et *aio* chez les Manga. Cependant le serpent est appelé dans la plupart des tribus *python*. La coïncidence avec le mot grec est assez singulière.

Dernièrement, cinq cents noirs ont accompagné M. de

Malzac en apportant sur leurs dos, depuis son établissement jusqu'au bord du Nil, une cargaison de dents d'éléphant qu'il allait vendre à Kartoum. Ce transport à dos d'hommes a duré huit jours. On passait dans des terrains marécageux où l'on n'aurait pas pu conduire des bêtes de somme. M. de Malzac avait prévenu ses noirs, avant de les engager à son service, qu'il avait épuisé ses verroteries et qu'il ne pourrait les payer qu'à son retour. Malgré cette déclaration, tous le suivirent jusqu'au fleuve avec leurs charges et s'en retournèrent chez eux, se confiant à sa parole.

Un pareil fait prouve que les peuplades de ces contrées ne sont pas naturellement hostiles aux étrangers.

Il faut attribuer la plupart des malheurs que l'on a eu récemment à déplorer à l'imprudence, à l'avidité et quelquefois à la cruauté de certains traitants.

Le Niebor, appelé dans le Soudan *Bahr-el-Gazal* (fleuve des Gazelles), n'est point, d'après MM. de Malzac et Vayssières, la principale branche du Nil, mais seulement un de ses affluents, et probablement le plus considérable.

Chez les Dinkas et les Choulouks le Nil Blanc s'appelle *Kyr*, et chez les Barrys, *Churifry*.

M. Knoblecher rapporte qu'en remontant au-dessus de Gondokoro il a remarqué sur la rive gauche, à 4° 9′, une montagne de grès appelée par les indigènes *Logouat*. Cette montagne a 500 pieds de hauteur. Pendant qu'il y montait, il ressentit une forte secousse de tremblement de terre. Les nègres qui l'accompagnaient, s'étant alors jetés la face contre terre, manifestèrent une grande frayeur et s'écrièrent que c'étaient les esprits des morts qui revenaient.

M. Knoblecher leur ayant demandé quels étaient, sui-

vant eux, ces esprits, ils répondirent qu'autrefois il y avait eu une grande bataille dans les environs; qu'on avait enterré les morts sous la montagne, et que, depuis lors, leurs âmes ébranlaient de temps en temps la terre pour chercher à s'échapper. Le missionnaire profita alors de cette occasion, tout en combattant leurs préjugés, pour leur faire comprendre que les notions d'immortalité de l'âme humaine, qu'ils prétendaient leur être tout à fait inconnues, étaient cependant naturelles chez eux : car il ne leur viendrait jamais à l'idée de croire que des esprits pussent survivre à des bœufs ou à des ânes.

A quelques lieues au sud du mont Logouat, se trouve, sur la rive droite, un affluent navigable pendant trois jours, et qui paraît prendre sa source au pied d'une haute montagne appelée *Lologouchi*. Plus loin, à huit lieues de Logouat, commencent des rapides entre des îlots très-rapprochés. Ces rapides se prolongent, dit-on, pendant une centaine de lieues et rendent le fleuve innavigable.

M. Knoblecher a pu passer avec sa barque entre les premiers îlots; mais il a dû aller à pied jusqu'à un rocher qui a 100 pieds d'élévation. Il a aperçu de cette hauteur, autant que la vue pouvait s'étendre, le Nil coulant dans le sud entre deux hautes montagnes appelées *Merek-Rego* et *Merek-Wigo*. Il résulte de son récit et de tous les renseignements recueillis par les autres voyageurs, qu'au delà des rapides le fleuve redeviendrait navigable jusqu'au 4e ou 5e degré de latitude sud; que là il formerait un coude vers l'est, reviendrait ensuite au nord pour prendre sa source entre le 1er et le 2e degré de latitude sud au pied d'une longue chaîne de montagnes, appelées par les Saumalis *Kœnia*, et dont les plateaux les plus rapprochés des

sources sont appelés dans le pays *Kali-Mandjaro*, c'est-à-dire *montagne blanche*. Ce serait donc les montagnes à tête d'argent de l'antiquité et les montagnes couvertes de neige perpétuelle reconnues par les missionnaires protestants de Monbaz, ainsi que par le navigateur anglais Short, résidant à Zanzibar.

Dans le cours du fleuve Blanc, où se trouvent les rapides, les deux bords sont souvent si rapprochés que les gens du pays disent qu'on peut se donner la main d'une rive à l'autre. Les missionnaires catholiques ont constaté que dans plusieurs endroits on traverse le fleuve en se servant d'un grand arbre couché et appuyé sur les deux rives.

Les crues commencent à se faire sentir en février et mars. Quelquefois le fleuve s'élève et s'abaisse successivement dans les vingt-quatre heures, c'est ce qui est arrivé à M. Knoblecher, lors de son passage entre les îlots des premiers rapides. Il craignit un jour de ne pouvoir retourner à Gondokoro, sa barque étant restée presque à sec; mais le lendemain elle revint à flot, et ce mouvement de flux et de reflux se produisit plusieurs fois.

Les Barrys, au milieu desquels est situé l'établissement catholique de Gondokoro, appartiennent à une tribu nombreuse et puissante qui fait remonter son origine à un chef nommé Zangara et à ses fils Karchiouk, Bepo, Pilza, Wany, Watavy et Manabour. Ils étaient autrefois en relations périodiques avec une tribu très-éloignée habitant le sud-est; mais la caravane qui arrivait tous les ans chez eux n'a pas paru depuis plusieurs années, à cause de l'attitude hostile de quelques populations intermédiaires.

ETHNOLOGIE

Les populations riveraines du Nil Blanc sont très-denses partout où la terre est féconde.

Leurs armes sont des lances, des flèches, de grands sabres droits à deux tranchants, des massues en bois d'ébène, des tridents à trois lames tranchantes qu'ils lancent à la main. J'offre à l'Académie un de ces tridents et deux fers de bèche fabriqués chez les Djours avec le fer du pays.

Aucune des tribus ne connait l'écriture.

Ils savent calculer et leur numération est semblable à la nôtre. Je donne, d'après M. de Malzac, un tableau des nombres en usage chez les Kidjs, les Agar, les Ocools, les Dinka, les Bohr, etc.

Les riverains du Nil Blanc se nourrissent habituellement de lait de vache, de grains de doura, de sorgho sucré, de riz, de haricots, d'arachides, de patates.

Les femmes mariées se couvrent, *en partie*, avec des peaux de mouton ; les hommes sont, en général, entièrement nus. Cependant chez les Djours ils mettent les parties sexuelles dans des sacs de peau de panthère, et les femmes ceignent autour des reins des feuilles ou des tiges garnies de verdure.

Les logements, dans les régions où il pleut, sont des cabanes rondes à toit conique ; dans les régions où il ne pleut pas, ils ont la forme carrée et le toit plat.

Les Barrys font des invocations à une divinité qu'ils appellent la grande pluie : *Dendit*. Dans les temps de sécheresse, ils lui sacrifient un bœuf blanc, pour obtenir la pluie, et dans les temps trop pluvieux, ils sacrifient un bœuf noir pour obtenir le soleil. Le sacrifice des bœufs

mprend que le devin n'attende pas toujours le
ses clients, lorsque sa prophétie ne s'est pas
et qu'il s'empresse de disparaître dans les mo-
itiques où l'on veut lui faire rendre ses comptes
anière aussi terrible. Le seul métier public est
forgeron.

ANTHROPOLOGIE ET ZOOLOGIE

onsidère que, depuis la Méditerranée jusqu'au 4e de-
au delà, les populations riveraines du Nil provien-
de races dans lesquelles toutes les races étrangères
frique ont été absorbées. Les populations apparetien-
t à deux types très-distincts, mais qui se sont parfois
fondus dans la même localité : le type éthiopien et le
e nègre. Le type éthiopien domine jusqu'au 10e degré ;
delà on ne voit plus que la race nègre pure, aux gros-
s lèvres, au nez épaté et aux cheveux laineux.

On s'est souvent demandé si les populations éthiopien-
es ont dégénéré. Je crois qu'elles sont restées station-
naires. Elles étaient probablement, du temps de la splen-
deur des rois égyptiens et éthiopiens, ce qu'elles sont
aujourd'hui. C'est la puissance des rois et des grands qui
a péri avec leurs palais et leurs monuments. Retranchez
des temps anciens les palais, les édifices du gouverne-
ment, les tombeaux royaux creusés dans le roc ou élevés
dans les pyramides; les habitations particulières, les
mœurs, les usages, les instruments, les meubles, les ar-
mes, les vêtements étaient les mêmes qu'aujourd'hui.

L'étude des monuments de la vieille Égypte avait amené
Champollion à cette opinion : que la vallée du Nil avait
reçu ses premiers habitants de l'Abyssinie et du Sennaar,
et que les anciens Égyptiens appartenaient à une race

d'hommes tout à fait semblables aux Barabras, habitants actuels de la Nubie.

Diodore de Sicile avait, avant Champollion, exprimé la même opinion, en constatant que de son temps encore les Éthiopiens affirmaient que l'Égypte était une de leurs colonies.

Les tribus du Nil supérieur tressent aujourd'hui leurs cheveux comme les tressaient les anciens Égyptiens.

Les sandales qu'on trouve dans les monuments égyptiens sont les mêmes que celles dont se servent encore les gens du pays ; il en est de même des coussinets en bois pour reposer la tête, des lances, javelots et boucliers.

Les enfants sont plus clairs à la naissance ; le système colorant va toujours en brunissant.

La puberté commence à douze ou treize ans.

Les femmes ne sont plus fécondes à quarante ans.

Les accouchements présentent cette singularité dans le Sennaar que les femmes sont tenues debout contre une muraille et que souvent on les suspend par les bras avec des cordes, en les balançant ou en les secouant.

Aucun des voyageurs ou des indigènes que j'ai consultés n'a vu ou n'a entendu parler d'hommes à coccyx saillant.

On parle de tribus fellatahs de couleur basanée ou rougeâtre, passant pour être d'origine malaise, et habitant au sud et à l'ouest du Darfour.

J'aurai l'honneur de présenter prochainement à l'Académie, de la part de M. Heuglein, un mémoire complet qu'il m'a promis sur la zoologie du Nil Blanc et du Nil Bleu.

Je remets en attendant une carte manuscrite indiquant les routes suivies par M. Heuglein dans ses voya-

ges récents sur les bords du Nil Bleu et en Abyssinie. M. Heuglein est très-bon observateur; il se sert d'instruments perfectionnés, et l'on peut avoir confiance en lui pour les points géographiques qu'il a déterminés.

Il a remarqué la parfaite exactitude des observations géographiques de Bruce, particulièrement pour la position du lac Tana que traverse le Nil Bleu en sortant de sa source.

REMARQUES HISTORIQUES SUR L'EMPIRE DE MÉROÉ.

Jusqu'où s'étendait l'empire de Méroé? C'est une question à laquelle personne n'a répondu jusqu'à présent, tant sont rares les passages des auteurs anciens sur ce sujet.

Suivant M. Heuglein, qui a beaucoup étudié la question sur les lieux, l'ancien empire de Méroé était le royaume de Sabah de l'Écriture; il comprenait la haute et la basse Éthiopie, c'est-à-dire l'Abyssinie, la presqu'île de Sennaar, entre le fleuve Bleu et le fleuve Blanc, le Kordofan, la presqu'île de Méroé, entre le Nil et l'Atbara (Astaboras), les provinces de Berber et de Dongolah avec Taka. Il a puisé cette opinion dans les inscriptions d'Axoum et dans ses recherches sur les monuments éthiopiques.

Il a trouvé des pyramides à six lieues de Rosérès (Sennaar, Nil Bleu), à Debbeh et à l'embouchure de deux affluents du Nil Bleu, le Yabous et le Taumat, au sud-est de Fazoglou.

Outre les ruines de Méroé, découvertes par Caillaud en 1819, M. Heuglein a signalé dans la presqu'île celles de *Ouad-Benaka*, de *Wady-Safrah*, de *Wady-Okateb*, de *Sabah*, ville royale, sur la rive droite du Nil Bleu, à 5 lieues de Kartoum, celles de Khamlin, à 10 lieues plus loin, dans l'intérieur vers l'est.

M. Heuglein m'a montré une carte manuscrite qui lui a été dernièrement envoyée par M. Rehman, missionnaire protestant établi à Monbar, sur la côte de Zanguebar. Ce missionnaire paraît avoir recueilli des renseignements assez précis sur une mer intérieure appelée *Uniamesi*, dont il est question depuis quelque temps, qui occuperait un espace de 12 à 13 degrés du nord au sud, et qui serait, par conséquent, plus considérable que la mer Noire.

L'existence de cette mer a été certifiée pendant mon séjour à Kartoum par un pèlerin venant de la Mecque, qui habite l'Afrique centrale, et qui a donné à Mahmoud-Pacha, un des ministres du vice-roi, des renseignements conformes à ceux qui sont consignés dans la carte de M. Rehman. Ce pèlerin ajoutait qu'il avait vu naviguer sur la mer *Uniamesi* des bâtiments plus grands que ceux où il avait pris passage sur la mer Rouge.

Je mets à la disposition de l'Académie un échantillon de gomme élastique provenant du pays des Djours, et qui m'a été rapporté par M. de Malzac; je crois que jusqu'à présent le caoutchouc n'avait été découvert dans aucune partie de l'Afrique.

Je joins à cet envoi un morceau de *convolvulus* colossal qui atteint quelquefois une longueur de trente pieds;

Une nouvelle espèce de convolvulus nommé *djaugal*, qui vient horizontalement sous terre;

Des *convolvulus gnocchi*, venant sur des tiges;

Une espèce de haricots appelés *mangha*, et des fruits de l'arbre à beurre.

Ces trois espèces de convolvulus ont, après la cuisson, le goût de nos pommes de terre.

PARTIE MÉDICALE

M. le docteur Peney, qui a recueilli des renseignements fort intéressants, pendant sa longue résidence au Soudan, sur les maladies du pays, s'est chargé de rédiger un mémoire médical en réponse aux questions posées par M. le docteur Jules Cloquet, dans le rapport présenté à la séance du 10 novembre 1856.

Ce travail sera offert à l'Académie.

A la suite de ces observations diverses, recueillies à la hâte durant un rapide voyage qui n'avait pas pour but de répondre spécialement aux questions de l'Académie, je crois devoir lui communiquer un exemplaire des ordonnances rendues par S. A. le vice-roi d'Égypte pour la réorganisation des provinces du Soudan. Ces ordonnances, si libérales et si sages, en réglant une foule de points très-importants, font connaître du même coup beaucoup de détails de mœurs qui sont de nature à intéresser l'Académie des Sciences, et qui se rapportent à plusieurs des questions ethnologiques que ses instructions ont signalées.

On peut dire, sans exagération, qu'à dater de ces ordonnances du vice-roi, la civilisation vient de s'établir et de faire ses premiers pas dans ces contrées reculées d'où elle semblait presque à jamais exclue. Je n'insiste pas sur les conséquences politiques que ces mesures pourront avoir pour les peuples qui en sont l'objet. Je ne m'occupe que des conséquences qui sont en quelque sorte scientifiques. Il est clair que, désormais, le centre de l'Afrique, jusqu'ici à peu près inaccessible, le sera beaucoup moins. On partira de Kartoum, placée sous la direction d'un gouverneur chrétien, au 16e degré, au lieu de partir d'Alexan-

drie ou du Caire, et l'on peut être assuré que dans un avenir prochain de grandes explorations seront faites et que de grandes découvertes en seront la suite infaillible. Les recherches, devenues plus faciles, seront plus fructueuses. Le commerce n'y gagnera pas moins que la science, et tout sera prêt pour un large développement dans ces pays si fertiles, quand l'ouverture du canal de Suez amènera le cabotage de la Méditerranée sur les côtes de la mer Rouge, et spécialement sur les côtes orientales de l'Afrique.

A ces titres divers, les ordonnances rendues par S. A. Mohammed-Saïd-Pacha, le 26 janvier, à Kartoum, ouvrent à la science des voies plus sûres et plus rapides, aussi bien qu'elles marquent pour ces pays une ère décisive d'amélioration.

J'espère que l'Académie accueillera les notes que je lui adresse avec une indulgence que méritent les circonstances particulières où je me suis trouvé pour les recueillir. Je n'avais pas fait une étude antérieure des questions qu'il s'agissait d'éclaircir ; je n'ai pu faire les observations précises et répétées qu'un plus long séjour m'aurait sans doute permises. En demeurant plus de temps sur les lieux, j'aurais pu me procurer des renseignements curieux de toute sorte. Mais les investigations que, sur ma demande, S. E. Arakel-Bey, gouverneur du Soudan, voudra bien faire continuer, suppléeront à ce que les miennes ont eu nécessairement d'incomplet. Si l'on constate, comme je dois le croire, des faits nouveaux et importants, je ne manquerai pas de vous les transmettre, pour que vous en fassiez l'usage que vous jugerez le plus convenable.

Enfin, je suis heureux, monsieur le secrétaire perpétuel, de présenter à l'Académie, par votre intermédiaire, mes

remercîments les plus respectueux pour le rapport qu'elle a bien voulu récemment sanctionner de ses suffrages. L'illustre rapporteur, M. le baron Charles Dupin, avec le mérite d'exposition qui lui est propre, avait démontré dans son travail si complet la grandeur et les bienfaits de l'ouverture de l'isthme de Suez. L'Académie impériale des Sciences de l'Institut de France, en votant les conclusions que ses commissaires lui proposaient, a donné une autorité incomparable au projet que je poursuis depuis plusieurs années; et je puiserais, s'il en était besoin, dans l'approbation de ce tribunal suprême, toutes les forces qui me seraient nécessaires pour continuer la lutte que je soutiens. L'Académie, en m'assurant son appui, contribuera au succès d'une entreprise qui intéresse l'humanité tout entière, et j'ai le ferme espoir que les décisions de la science, émanant de tels juges, ne resteront pas sans influence sur les résolutions de la politique.

XIII

A M. S.-W. RUYSSENAERS, A ALEXANDRIE.

Paris, 22 avril 1857.

Veuillez dire à Son Altesse que, après avoir mis en ordre toutes mes affaires et correspondances, je pars pour l'Angleterre afin de me trouver aux rendez-vous de nos meetings.

XIV

A M. BARTHÉLEMY SAINT-HILAIRE, A PARIS.

Londres, 25 avril 1857.

J'ai été invité à un grand banquet qui a eu lieu hier à Goldsmith's Hall. La réunion était présidée par M. Gladstone, un des premiers banquiers de la Cité. On remarquait au nombre des convives l'évêque de Londres, le général Williams, sir Roderick Murchieson, président de la Société royale de géographie, M. Gladstone, l'ancien chancelier de l'Échiquier, M. Ellice, un des directeurs de la Compagnie des Indes, etc. Parmi les discours qui ont été prononcés par toutes les personnes qui viennent d'être nommées, je vous signale une très-éloquente dissertation de *M. Gladstone* sur la conciliation du principe de liberté et de conservation des anciennes corporations de Londres; car « les hommes, a-t-il dit, doivent toujours respecter ce qui se fait justement respecter, et il n'y a rien de plus digne de respect que la distribution des bienfaits répandus par l'hospitalière corporation de Goldsmith's Hall. »

Le président m'a ensuite félicité de mes efforts dans l'entreprise du percement de l'isthme de Suez, pour laquelle, a-t-il ajouté, *les Anglais ne peuvent éprouver que de la sympathie, surtout dans la situation actuelle d'entente et d'union sincère avec la France.*

J'ai répondu :

« Je me félicite, monsieur, d'assister à cette réunion de

l'honorable et libérale corporation qui compte parmi ses membres, ici présents, le respectable évêque de Londres, le héros de Kars, un des plus illustres orateurs du Parlement, le savant géographe et géologue dont la sagacité avait deviné les gisements d'or de l'Australie avant qu'on ne les eût découverts, un des chefs les plus habiles de la Compagnie des Indes, et tant d'autres personnages distingués.

« Je suis très-touché de votre bienveillant accueil, et, puisque je dois ce témoignage flatteur à ma position de promoteur du canal maritime de Suez, permettez-moi de vous dire quelques mots sur cette œuvre qui marche vers une très-prochaine réalisation.

« Si quelques personnes conservaient encore des doutes sur la possibilité d'exécution matérielle de l'entreprise, je les engagerais à lire le rapport des douze ingénieurs et marins de la commission internationale, dont la compétence est incontestable, ainsi que le mémoire tout récent de l'Académie des Sciences de France, présenté par le baron Charles Dupin.

« A ceux qui regarderaient l'entreprise comme devant être improductive sous le point de vue financier, je répondrai qu'une affaire ne se fait pas avec ceux qui ne croient pas à son succès, mais avec ceux qui y ont confiance, et sous ce rapport les offres sérieuses de capitaux qui m'ont été faites de toutes parts me garantissent la réussite de l'opération financière.

« Quant à des motifs d'opposition politique, je crois qu'il ne doit plus en être question. En effet, il me parait difficile qu'aucune puissance soit disposée aujourd'hui à la soutenir, et, certes, je ne ferai pas l'injure à la nation anglaise de la soupçonner de nourrir des sentiments de

jalousie contre d'autres pays ou des craintes chimériques de concurrences étrangères qui pourraient affecter sa prospérité commerciale et maritime.

« J'ai été, au contraire, très-heureux d'avoir pu constater moi-même, dans les différents séjours que j'ai faits en Angleterre depuis deux ans, que l'opinion publique repousse complétement des sentiments de cette nature; tous les organes de la presse anglaise l'ont unanimement proclamé; et la sympathie que je rencontre dans cette assemblée nombreuse et choisie est une nouvelle preuve de cette vérité bien reconnue que la canalisation de l'isthme de Suez, dont le résultat sera de rapprocher l'Europe des Indes et d'augmenter le domaine de la mer, sera surtout profitable aux intérêts de la Grande-Bretagne, qui a plus de colonies, plus de commerce, plus de marins et plus de vaisseaux que toutes les nations de l'Europe réunies. »

Ces paroles ont été chaleureusement applaudies par l'assemblée. Nous devons nous féliciter d'une manifestation de bon augure pour la campagne que je dois entreprendre, et qui semble être l'écho fidèle de l'opinion publique de l'Angleterre.

NOTE

Les procès-verbaux des meetings anglais forment le quatrième volume des documents relatifs au percement de l'isthme de Suez.

Je me borne à reproduire ici les diverses résolutions de ces meetings par ordre de date :

PREMIER MEETING public et général des négociants, armateurs et marins de Liverpool. — 29 avril 1857.

Texte.

M. de Lesseps, ayant obtenu de S. A. le vice-roi d'Égypte une concession pour la formation d'une Compagnie universelle à l'effet d'ouvrir l'isthme de Suez au moyen d'un grand canal maritime, et l'entreprise ayant été reconnue praticable par la science des ingénieurs et des marins, a exprimé le désir que l'Angleterre pût s'associer à l'opinion favorable manifestée par les autres nations de l'Europe et de l'Amérique, relativement à l'utilité générale de l'entreprise.

Il a été résolu :

Les négociants, armateurs, assureurs et manufacturiers, réunis en meeting, déclarent considérer l'exécution de cette vaste entreprise comme devant procurer les plus grands bénéfices aux intérêts commerciaux et maritimes de Liverpool et de l'Angleterre, ainsi qu'à ceux de toutes les autres nations, et ils font des vœux pour que l'entreprise obtienne, sans aucun obstacle, une heureuse réalisation.

Des orateurs ayant ensuite demandé que des remercîments fussent votés à M. de Lesseps personnellement, pour ses efforts dans la poursuite d'une œuvre profitable à l'Angleterre et au monde, cette proposition a été applaudie et votée par l'assemblée.

DEUXIÈME MEETING de l'Association des Indes et de la Chine

Résolution :

Dans le meeting spécial et général de Liverpool, Association des Indes-Orientales et de la Chine, tenu à Liverpool le 29 avril 1857, pour recevoir de M. de Lesseps des explications sur le projet d'unir la Méditerranée et la mer Rouge au moyen d'un canal maritime à travers l'isthme de Suez,

Charles Turner, esquire, président,

M. de Lesseps ayant fourni toutes les explications nécessaires relativement au canal proposé,

Il a été résolu :

« Que, dans l'opinion de cette association, l'heureuse exécution et le maintien du canal seront hautement (*highly*) avantageux au commerce et aux intérêts maritimes du pays. »

TROISIÈME MEETING de la Chambre de Commerce de Manchester.

Résolution :

Dans le meeting de la chambre de commerce de Manchester, tenu le 2 mai 1857, il a été résolu à l'unanimité (*unanimously*) :

« Après avoir entendu les explications de M. de Lesseps, relativement au projet du canal maritime traversant l'isthme de Suez, que la présente assemblée est d'opinion que de grands avantages doivent résulter, pour le commerce et la civilisation, de l'accomplissement de ce projet, et qu'il mérite éminemment (*eminently*) l'appui du monde commercial (*the support of the commercial world*).

Thomas Bazley, esquire, *président*;
Boothman, esquire, *secrétaire*.

QUATRIÈME MEETING de la Chambre de Commerce de Liverpool. — 4 mai 1857.

Résolution :

Le meeting mensuel du conseil a eu lieu aujourd'hui. John Torr, esquire, occupant le siége du président.

Sur la proposition de M. le président et après avoir entendu M. de Lesseps, il a été résolu que, « sans exprimer une opinion sur la possibilité ou les frais du projet d'un canal maritime à travers l'isthme de Suez, le conseil est d'avis que l'exécution et l'entretien d'un pareil canal seraient d'une grande utilité pour les intérêts commerciaux de ce pays. »

J. Torr, *président*.

XV

AU MÊME.

Liverpool, 4 mai 1857.

M. Laird m'a fait visiter ses ateliers et chantiers de construction, et nous avons fait sur la Mersey une promenade d'essai à bord du *Day Spring*, petit bateau à vapeur à hélice mobile destiné au docteur Livingstone, pour remonter le Niger. Le docteur voyageur était avec nous.

M. Laird, un des principaux constructeurs de navires de l'Angleterre, qui a déjà fait sortir de ses chantiers 205 bâtiments représentant plus de 100,000 tonneaux, un de ses amis, présent à notre visite, qui dirige les constructions navales du gouvernement à l'arsenal de Davenport, et plusieurs capitaines expérimentés m'ont déclaré que la tendance actuelle, en augmentant la capacité des navires, est de diminuer le tirant d'eau. J'ai visité le trois-mâts *Candia* qui, jaugeant 2,500 tonneaux, ne cale que 18 pieds. Le grand steamer *Persia*, de 3,500 tonneaux, n'a que 21 pieds de tirant d'eau.

Par conséquent, les 8 mètres de profondeur d'eau ou 26 pieds anglais, adoptés par la Commission internationale pour le canal de Suez, satisferont amplement à tous les besoins de la grande navigation. L'entrée de la plupart des ports n'a pas cette profondeur, et comme les bâtiments ne sont pas faits seulement pour naviguer en pleine mer, mais pour s'approcher des côtes et entrer dans les ports, on peut, au dire de M. Laird, considérer aujour-

d'hui comme un fait acquis par le progrès de l'art des constructions navales, que le maximum du tirant d'eau des navires, tant de commerce que de guerre, ne devra pas dépasser pour les uns 22 pieds et pour les autres 24 pieds, tout en obtenant des conditions de capacité beaucoup plus considérables qu'autrefois.

Exemple : le bâtiment messager entre Liverpool et Dublin avait, il y a quinze ans, 300 tonneaux de capacité avec un tirant d'eau de 11 pieds; le bâtiment qui fait aujourd'hui le même service a une jauge de 600 tonneaux avec un tirant d'eau de 10 pieds.

On augmente en longueur et en largeur ce que l'on diminue en profondeur, et l'on a reconnu que ce système, outre ses autres avantages, a celui d'accélérer la vitesse de la marche.

XVI

AU MÊME.

Manchester, 6 mai 1857.

Je vous transmets une lettre du secrétaire de l'Association commerciale de Manchester :

Sur l'invitation des directeurs de cette association, j'ai l'honneur de vous transmettre l'expression de leurs meilleurs remercîments pour les très-intéressantes informations que vous leur avez si obligeamment données dans la séance de ce matin, relativement à votre projet de construire un canal maritime à travers l'isthme de Suez, et je m'empresse de vous envoyer ci-joint une copie de la résolution prise à l'unanimité par le conseil à ce sujet.

HUGH FLEMING, *secrétaire*.

CINQUIÈME MEETING. — Association commerciale de Manchester.

Résolution :

Au meeting du conseil des directeurs de l'association commerciale de Manchester, tenu le mercredi 6 mai 1857,

J. Aspinal TURNER, M. P., président,

Il est résolu unanimement :

« Que cette association, étant désireuse d'encourager tout mouvement, dont l'objet est le progrès du commerce dans le monde, a entendu avec beaucoup d'intérêt les renseignements dont le conseil a été favorisé par M. de Lesseps, relativement au canal maritime destiné à réunir la Méditerranée à la mer Rouge, et, dans la prévision que des mesures effectives seront prises pour assurer la parfaite et continuelle neutralité du canal, ainsi que des tarifs de droits modérés, afin de donner tous les encouragements possibles au transit des vaisseaux marchands, elle verra avec beaucoup de satisfaction la réalisation d'une entreprise aussi importante. »

XVII

A S. A. MOHAMMED-SAÏD, VICE-ROI D'ÉGYPTE.

Manchester, 7 mai 1857.

Son Altesse a bien voulu m'inviter à lui faire connaître mon opinion sur l'époque où il sera convenable de commencer les travaux de terrassement et d'art du canal d'eau douce destiné à relier la navigation du Nil au canal maritime de Suez. Les études et les travaux préparatoires de ce canal auxiliaire n'étant pas encore terminés et considérant le peu de temps qui s'écoulera entre le Rhamadan, époque du chômage des ouvriers et la prochaine crue du Nil, je suis d'avis de ne pas commencer les grands travaux avant le mois de novembre prochain.

D'ici là, le nombre d'ouvriers destinés aux préparatifs convenus pourra être maintenu.

J'ai l'intention de me rendre en Égypte vers la fin du mois de juin afin de régler, d'accord avec les ingénieurs de Votre Altesse, les questions concernant la bonne exécution du canal d'eau douce.

XVIII

A M. BARTHÉLEMY SAINT-HILAIRE, A PARIS.

Dublin, 9 mai 1857.

Il y aura meeting de la Chambre de commerce de Dublin le 11.

J'ai écrit à Cork pour informer que je me rendrai dans cette ville le 11 au soir, et pour que des démarches soient faites à l'avance auprès du haut shériff, afin que le meeting de Cork puisse avoir lieu le 13.

Je dois aller passer la journée de demain à Kingstown.

SIXIÈME MEETING. — Chambre commerciale de Dublin. 11 mai 1857.

Résolution :

Je suis invité par le conseil de cette chambre à vous exprimer ses remercîments pour l'intéressante exposition de votre projet, dont vous l'avez favorisée ce matin, relativement à l'entreprise du canal maritime à travers l'isthme de Suez.

Le conseil est doublement frappé des avantages importants que présente ce projet aux intérêts du commerce et de la civilisation, et il considère que des mesures étant adoptées pour la parfaite neutralité du canal et pour assurer aux navires destinés à passer le canal un tarif modéré, ainsi qu'une parfaite impartialité dans la direction, ledit projet mérite unanimement l'appui du commerce.

Francis Codd, *secrétaire.*

SEPTIÈME MEETING public à Cork.

Résolution :

Au meeting des négociants et armateurs de Cork, auquel se

sont joints d'autres résidents de la ville, dans le local de la société commerciale, le mercredi 13 mai 1857,

Le haut-shériff de la ville, président,

Sur la motion du lieutenant-colonel Beamish, appuyée par M. W. Cummins,

Il est résolu à l'unanimité :

« Qu'ayant entendu les informations détaillées et intéressantes données par M. Lange, de la part de M. Ferd. de Lesseps, relativement au canal proposé pour le passage des navires à travers l'isthme de Suez, et ayant été invités à donner notre opinion sur l'utilité et les avantages de cette entreprise, nous déclarons qu'elle est d'une grande importance pour le monde commercial et plus particulièrement pour le commerce et la marine des îles Britanniques. »

J.-N. Murphy, *haut-shériff.*

HUITIÈME MEETING à Belfast. — Résolution du Meeting de la Chambre de Commerce tenu le lundi 18 mai 1857.

Il est résolu :

« Que les remercîments du conseil sont dus à M. F. de Lesseps pour la très-intéressante explication qu'il lui a soumise au sujet du canal proposé entre la Méditerranée et la mer Rouge. »

Il est résolu :

« Que le conseil regarde le projet comme très-important pour les intérêts du commerce en général, et que, dans la prévision que de suffisantes garanties seront données pour la complète neutralité du passage dans le canal et que les droits seront modérés, il sera très-désirable pour ce pays, comme pour le monde entier, que le projet soit accompli avec le moins de délai possible. »

Samuel Wance, *secrétaire.*

NEUVIÈME MEETING à Glasgow. — 20 mai 1857.

Résolution :

Au meeting des négociants, banquiers, manufacturiers et

armateurs de Glasgow, réunis dans la chambre du conseil à l'hôtel de ville, pour entendre les explications de M. F. de Lesseps sur le canal maritime proposé à travers l'isthme de Suez,

Le bailli Wright, actuel chef magistrat, occupant le fauteuil de la présidence,

Sur la proposition de M. John Tennent, appuyée par le doyen de Guild et adoptée à l'unanimité,

Il a été résolu :

« Que ce meeting ayant entendu les explications de M. Ferdinand de Lesseps, relatives au canal maritime projeté à travers l'isthme de Suez, considère que le résultat de cette entreprise étant d'abréger la navigation entre l'Europe et les mers Orientales et d'assurer une plus grande régularité dans les transactions commerciales entre ces parties du globe, son exécution sera hautement favorable aux intérêts maritimes et commerciaux de la Grande-Bretagne. »

DIXIÈME MEETING à Aberdeen. — Hôtel de ville, 23 mai 1857.

Résolution :

Dans un meeting nombreux des armateurs, négociants, manufacturiers et autres personnes intéressées au commerce maritime de cette ville, convoqués par le lord provost,

Le lord provost au fauteuil,

Le président ayant exposé que l'objet du meeting était d'entendre les explications de M. F. de Lesseps et de M. Lange sur le canal maritime projeté entre la Méditerranée et la mer Rouge à travers l'isthme de Suez, ces messieurs s'étant adressés au meeting, et différentes questions qui leur ont été posées ayant été résolues de la manière la plus satisfaisante, le président a déclaré qu'il allait proposer à l'assemblée ce qu'il considérait comme l'expression unanime de l'opinion du meeting dans la résolution suivante, soumise à son adoption,

C'est-à-dire :

« Que ce meeting, ayant eu la satisfaction d'entendre les informations et explications présentées par M. Ferd. de Lesseps et par M. Lange sur un sujet qui avait déjà occupé l'attention de

plusieurs des membres de la réunion, doit exprimer son adhésion aux vœux des gentlemen qui ont entretenu le meeting.

« Le meeting désire constater sa conviction que le projet est de la plus grande valeur pour la marine et le commerce de la Grande-Bretagne, et il pense que, d'après les informations communiquées, il est très-praticable. Il offre à M. de Lesseps ses remercîments pour sa visite et il fait des vœux pour son succès dans son importante mission. »

Ce qui est adopté unanimement et cordialement par le meeting.

John Webster, *provost*.

XIX

AU MÊME.

Édimbourg, 25 mai 1857.

La corporation des commissaires du port de Belfast a eu, après mon départ de cette ville, un meeting où elle a discuté la question du canal de Suez et où elle a pris la résolution suivante, qui m'a été envoyée officiellement :

Belfast, 20 mai 1857.

ONZIÈME MEETING des Commissions des ports.

Il est résolu :

« Que cette assemblée est d'opinion que l'exécution d'un canal entre la Méditerranée et la mer Rouge sera une œuvre d'utilité universelle pour le monde en général, et, en conséquence, le meeting espère voir cette entreprise promptement réalisée, libre de tout contrôle exclusif de nation et se renfermant dans la limite des droits de tonnage et de passage, de dix francs par tonne, ainsi qu'il a été proposé par les promoteurs de l'entreprise et qu'il a été déclaré par M. Ferd. de Lesseps. »

John CLARKE, *président*.
Edmund GETHY, *secrétaire*.

DOUZIÈME MEETING à Édimbourg.

Résolution :

Dans le meeting des négociants, banquiers, manufacturiers et autres résidents d'Edimbourg et de Leith, qui a eu lieu dans la salle du conseil à l'hôtel de ville, le 26 mai 1857, le bailly, J. Brown Douglas, président, en l'absence du lord provost,

M. Duncan Mac Laren fait la motion que les remercîments du meeting soient votés à M. F. de Lesseps et à ses amis pour leurs explications, et que le meeting exprime son approbation générale au projet du canal maritime de Suez.

Le président, en soumettant cette résolution à l'assemblée, a résumé ainsi l'opinion du meeting :

« En premier lieu, il est très-clairement établi que, sous le point de vue des ingénieurs, l'entreprise est parfaitement praticable, et certainement, dans l'état de progrès de la science moderne, aucun homme n'oserait soutenir que le projet ne peut pas être mené à bonne fin.

« En second lieu, il est également évident que les avantages pour le commerce de ce pays sont très-considérables, et quand même de plus grands avantages relatifs en reviendraient à la France ainsi qu'aux autres nations riveraines de la Méditerranée, cette considération ne pourrait pas être regardée comme un inconvénient, en présence des bénéfices si évidents qui en résulteraient pour l'Angleterre.

« Il y a un troisième point de vue sous lequel le projet doit être envisagé, c'est-à-dire s'il sera rémunérateur. Cette question ne concerne que ceux qui sont disposés à engager leur argent dans l'entreprise; mais pourtant, suivant toute apparence, les capitalistes trouveront des chances de bénéfices en fournissant les capitaux nécessaires. »

La motion, secondée par M. Ch. Mac Laren, a été unanimement approuvée.

John Brown Douglas, *président.*

TREIZIÈME MEETING à Newcastle. — 28 mai 1857.



Dans le meeting public des négociants, banquiers, armateurs, manufacturiers et autres résidents de Newcastle et de Gateshead, tenu dans la salle d'audience de l'hôtel de ville pour recevoir M. de Lesseps,

Le vénérable maire, président,

Sur la motion du vénérable maire de Gateshead, George Crawshay, *appuyée par* Gilbert Ward, esquire,

Il a été résolu :

« Qu'il sera du plus grand avantage pour le monde entier et particulièrement pour ce pays que la navigation, actuellement longue et difficile entre l'Inde et l'Europe, puisse être améliorée, et que ce meeting regarde le projet d'un canal maritime direct à travers l'isthme de Suez comme étant très-propre à donner les facilités de communication désirables en mettant fin aux délais, dépenses et dangers inhérents à la présente ligne de communication autour du cap de Bonne-Espérance. »

Sur la motion de M. Alex. STEPHENSON, *appuyée par* M. John JOBLING,

Il a été résolu :

« Qu'il est extrêmement désirable que les bâtiments soient en mesure de naviguer directement avec l'Inde sans être obligés de décharger leur cargaison et sans stations intermédiaires, et que le canal proposé par M. de Lesseps offrira de plus grands avantages au commerce que ne pourra offrir aucun chemin de fer. »

Sur la motion de M. Robert PLUMMER, *appuyée par* M. John ROGERSON,

Il a été résolu :

« Qu'un mémoire contenant les précédentes résolutions et recommandant le projet de M. de Lesseps à la considération favorable du gouvernement sera signé par le maire, au nom du meeting, et que les membres de ce district et de celui de Gateshead seront requis de se présenter eux-mêmes au ministère du commerce (*Board of Trade*) et d'insister auprès de ce département sur l'urgente nécessité et la profonde importance pour le pays, du canal projeté. »

Sur la motion de M. Lockey HARLE, *appuyée par* Edward GLYNN,

Il a été résolu :

« Qu'une copie du mémoire sera envoyée au lord lieutenant (comte Grey), avec la demande d'appeler l'attention du ministre du commerce sur l'urgence instante du mémoire, et que tous les membres du parlement pour le district seront invités à l'appuyer. »

Des remercîments sont votés à M. de Lesseps et à M. Lange, pour les explications dont ils ont favorisé le meeting.

BROKETT, *secrétaire.*

QUATORZIÈME MEETING à Hull. — 30 mai 1857.

Dans le meeting des membres de la chambre de commerce et autres résidents de Hull, réunis à la Bourse dans le but de recevoir de M. de Lesseps des explications sur le projet du canal maritime à travers l'isthme de Suez,

M. S. T. Hassel, président de la chambre de commerce de Hull, occupant le fauteuil.

RÉSOLUTIONS

1° M. W. REIGHLEY *a proposé cette résolution :*

« Que M. Ferd. de Lesseps ayant expliqué l'objet de son plan d'un canal à travers l'isthme de Suez afin d'obtenir l'opinion des corporations commerciales sur l'utilité d'une communication directe entre la mer Rouge et la Méditerranée, le meeting a été parfaitement convaincu que les avantages d'une telle communication seront grands et profitables pour les intérêts commerciaux en général et que le projet mérite le soutien non-seulement des classes mercantiles, mais de chacun des gouvernements du monde civilisé. »

M. C. W. Norwood a secondé la motion qui a été adoptée à l'unanimité.

2° M. C. GOOD *a proposé et* M. BRIGHT *a appuyé la résolution suivante qui a été également adoptée :*

« Que les détails du plan de M. de Lesseps soutenus comme ils le sont par l'approbation d'une réunion des plus éminents ingénieurs donnent toute confiance que le projet peut être exécuté avec sécurité et profit. »

3° M. BROCHNER *a proposé et* M. G. E. KEMP *a appuyé un vote de remercîments à M. de Lesseps et à M. Lange;* des copies des précédentes résolutions seront remises tant à M. de Lesseps qu'aux membres du parlement représentant le district pour être présentées au ministère du commerce,

Ce qui a été aussi adopté et la séance a été levée avec un vote de remercîments au président.

S. T. HASSEL, *président*.
F. BRUCE, *secrétaire*.

Hull, 30 mai 1857.

QUINZIÈME MEETING à Birmingham. — 2 juin 1857.

Première résolution :

Dans le meeting des membres de la chambre de commerce et des manufactures de Birmigham qui a eu lieu sous la présidence de M. D. GOODMAN, vice-président de la chambre en l'absence de Richard Spooner, membre du parlement,

Après les explications de M. de Lesseps et de M. Lange qui, à la suite de l'exposé de l'affaire, ont répondu de la manière la plus satisfaisante aux questions posées par plusieurs membres de l'assemblée,

Le président a proposé les résolutions suivantes :

1° « Que cette chambre, en suivant la question de l'ouverture d'une route maritime à travers l'isthme de Suez, telle qu'elle lui a été soumise par M. F. de Lesseps sous le point de vue commercial, est d'opinion qu'il sera hautement avantageux à ce pays qu'une route maritime sûre et prompte entre l'Europe et l'Inde soit ouverte, que le canal maritime direct à travers l'isthme de Suez paraît offrir la facilité désirée et en même temps devoir faire disparaître les détours longs et coûteux de la route du cap de Bonne-Espérance ; qu'il est fort à désirer de ne pas être exposé à des délais résultant de transbordements de marchandises dans des stations intermédiaires, ce qui serait le cas s'il y avait lieu de se servir d'un chemin de fer. »

M. Browning seconde la motion qui est adoptée à l'unanimité.

Seconde résolution :

« Qu'un mémoire conforme à la précédente résolution et recommandant le projet d'un canal maritime direct à travers l'itshme de Suez à la considération favorable du gouverne-

ment soit signé par le vice-président au nom de la chambre, et que le président Richard Spooner, membre du parlement, soit requis de présenter ledit mémoire au ministère du commerce. »

L'alderman Sturge seconde la motion, qui est adoptée à l'unanimité.

Troisième résolution :

« Sur la motion de l'alderman Lloyd, secondée par Edward Gem, les remercîments sincères de la chambre sont votés à M. de Lesseps et à M. Lange pour les soins qu'ils ont donnés à cette question ainsi que pour la courtoisie et l'empressement avec lesquels ils ont donné toutes les informations demandées. »

M. de Lesseps et M. Lange remercient de leur côté les membres du meeting et le président.

SEIZIÈME MEETING de Bristol. — 18 juin 1867.

Au meeting public des négociants, banquiers, armateurs, etc., de la ville et du port de Bristol, convoqués par annonces et circulaires publiques, tenu dans la salle du commerce de cette ville le jeudi 18 juin 1857, sous la présidence de M. Thomas P. Jose, les résolutions suivantes ont été votées à l'unanimité :

1° Sur la proposition de M. Richard Poole Kiery, commerçant et armateur, président du bureau des docks de Liverpool,

Appuyée par M. Édouard Slaughter, ingénieur civil :

« Que ce meeting est reconnaissant des explications données par M. de Lesseps et M. Lange, et qu'il approuve hautement le canal projeté à travers l'isthme de Suez, étant d'avis qu'il est de la plus haute importance pour le commerce du monde entier, et qu'il est destiné à apporter des facilités qu'aucun chemin de fer ne saurait présenter. »

2° Sur la proposition de M Edward Bevon, commerçant et consul de France et de Hollande à Bristol :

« Qu'un mémoire, présenté sur les précédentes résolutions, soit envoyé par le président aux représentants de cette ville au parlement, avec la prière qu'ils le soumettent à la très-sérieuse

considération du gouvernement de Sa Majesté, en exprimant l'espoir que le gouvernement empêchera toute opposition qui pourrait entraver l'exécution immédiate d'une entreprise si noble et si éminemment utile. »

3° Sur la proposition de M. Mark Whitwill, armateur, président de la chambre de commerce de Bristol, appuyée par M. Richard Manning Haymon, commerçant :

« Que les meilleurs remercîments de ce meeting soient présentés à M. de Lesseps et à M. Lange pour leur présence ici aujourd'hui et pour leur lucide exposé de l'importante question qui a été soumise à notre considération. »

4° Sur la proposition de M. Joseph Almond, commerçant, appuyée par M. Daniel-Adolphe Lange :

« Que les meilleurs remercîments du meeting soient votés au président pour sa bonté, dont il a fait preuve en présidant le meeting dans cette circonstance, et pour sa conduite habile et impartiale. »

Signé : T.-V. Jose, *président*.

XX

AU MÊME.

Londres, 20 juin.

De retour à Londres, j'ai reçu une invitation à passer la soirée chez lady Palmerston.

Lord Palmerston m'aborda en me disant : « Eh bien ! vous êtes venu nous faire la guerre chez nous ; vous avez passionné l'Angleterre, l'Irlande et l'Écosse pour agiter la question du canal de Suez.

F. de L. — Certainement, mylord, j'ai profité de votre liberté que j'admire, puisqu'elle permet de parler partout et librement en public sur des sujets qui ne plaisent point au gouvernement.

Lord P. — Vous savez que je suis très-franchement opposé à votre projet.

F. de L. — Je crois que l'opinion publique que je viens de reconnaître l'emportera sur les résistances individuelles, comme il arrive très-heureusement dans ce pays. — J'ajouterai qu'ici plus qu'ailleurs l'opposition est un des plus grands éléments de succès.

Ce matin même j'en ai eu un exemple frappant. Ayant l'intention de faire imprimer à un grand nombre d'exemplaires les procès-verbaux des meetings qui, dans toutes les grandes villes des trois royaumes, ont approuvé le projet du canal, j'ai demandé à l'éditeur le plus important de Londres la note de dépenses à faire afin que l'ouvrage soit beaucoup lu. Lorsqu'il m'a remis cette note, j'ai remarqué, avec surprise, je l'avoue, que l'article constituant la plus forte dépense était destiné à faire *attaquer l'ouvrage*.

Lord P. — Ainsi vous ne m'en voulez pas de mon opposition. Je suis bien aise que nos rapports n'en soient pas troublés.

F. de L. — Je vous en veux si peu que, si j'avais cent mille francs à vous donner pour chaque discours que vous pronon-

ceriez contre le canal dans la Chambre des communes, et si vous étiez homme à les recevoir, je m'empresserais de vous les offrir; car c'est votre opposition qui fera affluer les capitaux nécessaires à l'entreprise. »

Cependant, malgré sa politesse, je vis que lord Palmerston était inquiété par le résultat des meetings, et comme je le savais très-convaincu dans la croyance que le canal causerait du dommage à l'Angleterre, je m'attendis à de nouvelles attaques de sa part.

Dès le lendemain, il envoya un de ses agents au lord-maire de la Cité de Londres pour l'engager à ne pas présider un meeting qui devait avoir lieu à *Egyptian Hall*, la grande salle de l'hôtel de ville, et à ne pas mettre cette salle à la disposition du meeting. — Le lord-maire m'ayant fait part de son embarras, je lui dis qu'il me semblait que le premier ministre portait ainsi atteinte aux franchises de la Cité, que, cependant, je renonçais volontiers à la salle de l'hôtel de ville, et que je rendais au lord-maire la parole qu'il m'avait précédemment donnée.

Cet incident, raconté aux membres du Parlement représentant la Cité, les a engagés à désigner l'un d'eux pour présider le meeting dans l'endroit que je désignerais.

Le meeting, beaucoup plus nombreux qu'il n'eût été à l'hôtel de ville, eut lieu à la Grande Taverne de Londres, ordinairement choisie pour les réunions populaires.

En voici les résolutions :

MEETING.

Londres, 24 juin 1857.

Au meeting public des négociants, banquiers, armateurs, etc., etc., tenu à la Taverne de Londres le mercredi 24 juin 1857, sous la présidence de sir James Duke, baronnet,

il a été proposé par M. Arbuthnot, appuyé par le capitaine Harris, de la Compagnie péninsulaire :

« Qu'il soit résolu que le canal proposé à travers l'isthme de Suez ayant été déclaré praticable par des ingénieurs compétents, et toutes les nations ayant été invitées à prendre part à l'entreprise, qui ne sera pas placée sous la protection exclusive d'un gouvernement en particulier, le meeting étant parfaitement satisfait des explications données par M. de Lesseps, est persuadé que le succès du canal sera éminemment avantageux pour les intérêts commerciaux de la Grande-Bretagne. »

Résolution adoptée à l'unanimité.

Signé : Duke, *président.*

NOTE

Le compte rendu de tous les meetings a été publié en anglais, depuis le meeting de Liverpool, 29 avril, jusqu'à celui de Londres, 24 juin.

La brochure est dédiée aux membres du Parlement britannique.

En voici la dédicace :

« Je vous dédie individuellement et je soumets à vos illustres assemblées les pages suivantes. Elles contiennent l'exact résumé des délibérations et des résolutions des principales villes du Royaume-Uni, où les corporations commerciales et municipales ont régulièrement, et sous la présidence de leurs autorités élues, manifesté l'expression de leur opinion sur les intérêts du commerce, de la marine et des colonies britanniques, dans la question du projet de l'ouverture de l'isthme de Suez, au moyen d'un canal maritime destiné à réunir, sans obligation de transborder les marchandises, la Méditerranée à la mer Rouge.

« Rassuré maintenant sur l'opinion si compétente des commerçants, armateurs et manufacturiers de l'Angleterre, et au moment de poursuivre l'exécution de l'entreprise en faveur de laquelle je ne réclame la protection ou le concours exclusif d'aucun gouvernement, je m'adresse en toute confiance, pour faire cesser l'opposition de l'ambassadeur britannique à Con-



stantinople, aux corps politiques d'un pays libre qui, dans d'autres circonstances, ont déjà eu la gloire de placer au-dessus de toute considération d'intérêts privés ou de rivalités nationales, les grands principes de la civilisation et de la liberté commerciale.

« Ce recueil, que j'adresse à des hommes politiques, paraîtrait insuffisant si je ne mettais pas sous leurs yeux les éléments des discussions politiques qui se sont élevées sur la question du canal de Suez.

« On a dit que l'ouverture de l'isthme africain menaçait la puissance anglaise dans les Indes, et l'on a cherché à cette occasion à réveiller les anciennes défiances de l'Angleterre à l'égard de la France.

« On a représenté le canal de Suez comme une cause de relâchement des liens qui existent entre l'Égypte et la Turquie, et comme pouvant provoquer l'indépendance du vice-roi d'Égypte.

« Au lieu d'avouer une opposition qui ne peut se dissimuler aujourd'hui, on s'est retranché derrière des motifs fondés sur de prétendus intérêts de la Turquie, et l'on a attribué cette opposition aux membres du Divan qui, de leur côté, la désavouent soit dans des correspondances qui m'ont été communiquées, soit dans leurs conversations avec les représentants de divers gouvernements qui n'ont pas craint de faire connaître leurs hautes sympathies.

« Ces trois questions des relations de l'Angleterre et de la France, relativement au canal de Suez, de la situation de l'Égypte à l'égard de la Turquie, et des intérêts de la Turquie dans le percement de l'isthme de Suez ont été traitées, la première dans une lettre que j'ai adressée au début de l'entreprise à M. le vicomte Stratford de Redcliffe, et les deux autres dans des notes jointes à cet écrit, afin de compléter les documents soumis au jugement impartial de mes lecteurs.

« Les hommes éclairés de la Turquie, loin de s'alarmer, voient au contraire dans les conséquences de l'ouverture du canal de Suez un gage de sécurité pour l'avenir ; car ce qu'ils redouteraient par-dessus tout, ce serait d'être exposés, de la part d'une puissance européenne quelconque, à des éventuali-

tés dangereuses. Ils préféreront toujours voir l'Égypte gouvernée d'une manière exceptionnelle par des princes musulmans dont l'origine est turque, et que tant de liens de communauté politique et religieuse rattacheront toujours à la métropole de l'islamisme.

« Quant au vice-roi d'Égyte, Mohammed-Saïd, dans ses communications avec les hommes d'État de la Turquie, et à l'occasion des susceptibilités que l'on a cherché à éveiller contre lui, voici ce qu'il a dit : « Dans l'état actuel, un « prince gouverneur de l'Égypte qui aurait des arrière-pensées « ne permettrait pas l'exécution du canal de Suez. Toute la « côte, depuis Damiette jusqu'aux premiers ports de la Syrie, « est aujourd'hui en dehors de toute surveillance étrangère, « ainsi que du mouvement de la navigation européenne. Rien « n'empêcherait le vice-roi d'Égypte, dans une circonstance « donnée, de préparer des armements, de réunir des troupes « sans éveiller l'attention du dehors, et de lancer ses forces sur « la Syrie avant que personne songeât à l'en empêcher. Avec le « canal de Suez, la situation sera complétement changée.

« En outre, les possessions si importantes de la Turquie en « Arabie peuvent être facilement affamées par l'Égypte, chargée de les approvisionner en grains ; il y existe toujours des « ferments de révolte qu'il serait très-facile à l'Égypte d'entretenir et d'augmenter, et qu'elle seule, avec les voies présentes « de communication, serait en mesure de dominer. L'expérience a déjà prouvé que l'éloignement et la difficulté des « transports ne permettent pas à la Turquie d'envoyer en Arabie, assez régulièrement ni en assez grand nombre, les forces « nécessaires à la prépondérance assurée de son pouvoir.

« Enfin, l'on a parlé d'une barrière que le canal élèverait « entre la Turquie et l'Égypte. Il suffit de connaître le pays « pour rester convaincu que, physiquement, la séparation entre « la Turquie et l'Égypte est bien plus complète par un large « désert sans eau qu'elle ne le sera par le canal maritime et le « canal d'eau douce autour desquels des populations de cultivateurs syriens et égyptiens viendront se grouper. »

« Ce langage, remarquable par sa loyauté, ne l'est pas moins par sa frappante vérité. »

XXI

DISCUSSION AU PARLEMENT ANGLAIS.

Chambre des communes.

Séance du 7 juillet.

M. H. Berkeley. — Je demande au premier lord de la Trésorerie (lord Palmerston) si le gouvernement de Sa Majesté veut bien user de son influence auprès de S. H. le Sultan, afin d'appuyer le vice-roi d'Égypte dans la sanction qu'il sollicite de la Sublime Porte pour la construction d'un canal maritime à travers l'isthme de Suez, canal dont la concession a été accordée par le vice-roi d'Égypte à M. Ferd. de Lesseps, et qui a reçu l'approbation des cités principales, ports et villes commerciales du Royaume-Uni. Si une objection est opposée à cette entreprise par le gouvernement de Sa Majesté, je le prie de faire connaître les motifs de cette objection.

Lord Palmerston. — Le gouvernement de Sa Majesté ne peut certainement pas entreprendre d'employer son influence sur le Sultan pour l'induire à permettre la construction de ce canal, parce que, dans les quinze dernières années, le gouvernement de Sa Majesté a usé de toute l'influence qu'il possède à Constantinople et en Égypte pour empêcher que ce projet ne fût mis à exécution. C'est une entreprise qui, je le crois, au point de vue du caractère commercial, peut être jugée comme étant au rang de ces nombreux projets d'attrape (*bubble*) qui de temps en temps sont tendus à la crédulité des capitalistes gobe-mouches.

Je pense qu'il est physiquement impraticable, si ce n'est par une dépense qui serait beaucoup trop grande pour garantir aucune espérance de rémunération. Je pense donc que ceux qui engagent leur argent dans une entreprise de cette espèce (si mon honorable ami a quelques-uns de ses électeurs qui se disposent à le faire) se trouveront déplorablement déçus par le résultat.

Néanmoins, ce n'est pas le motif pour lequel le gouvernement est opposé au projet. Les individus privés sont abandonnés au soin de veiller à leurs propres intérêts, et s'ils s'embarquent dans des entreprises impraticables, ils en supportent la peine.

Mais le projet est hostile aux intérêts de notre pays, opposé à la politique constante de l'Angleterre relativement aux relations de l'Égypte avec la Turquie, politique qui a été soutenue par la guerre et par le traité de Paris. L'évidente tendance politique de l'entreprise est de rendre plus aisée la séparation de l'Égypte et de la Turquie. Elle est fondée aussi sur des calculs éloignés concernant un accès plus aisé vers nos possessions indiennes; je n'ai pas besoin de faire une allusion plus distincte à ces calculs, parce qu'ils sautent aux yeux de tout homme qui accorde son attention au sujet.

Je puis seulement exprimer ma surprise que M. Ferd. de Lesseps ait assez compté sur la crédulité des capitalistes anglais pour penser que, par une tournée dans les différents comtés, il réussirait à obtenir l'argent anglais pour un projet qui est de tous points opposé aux intérêts britanniques.

Ce projet a été lancé, je crois, il y a quinze ans, comme un rival du chemin de fer d'Alexandrie à Suez par le Caire, qui, étant infiniment plus praticable et de nature à être plus utile, obtint la préférence. Mais probablement l'objet que M. de Lesseps et quelques-uns des promoteurs ont en vue sera accompli, même si la totalité de l'entreprise n'est pas conduite à exécution.

Si mon honorable ami, le membre pour Bristol, veut prendre mon avis, il restera entièrement étranger au projet en question.

XXII

AUX MEMBRES DES CHAMBRES DE COMMERCE
ET DES ASSOCIATIONS COMMERCIALES DE LA GRANDE-BRETAGNE.

Paris, 11 juillet 1857.

Messieurs,

Je ne dois pas laisser sans réponse auprès de vous les assertions que le premier lord de la Trésorerie a cru pouvoir se permettre sur l'affaire du canal de Suez, dans la séance de la Chambre des communes du mardi 7 juillet 1857.

Lord Palmerston, en répondant à l'honorable M. Henry Berkeley, membre du Parlement pour la ville de Bristol, a combattu l'ouverture de l'isthme de Suez par des raisons commerciales, techniques et politiques, et par des personnalités que je m'abstiens de qualifier.

Sur le premier point, en ce qui regarde les avantages commerciaux pour la Grande-Bretagne, je réponds par votre autorité et votre compétence après un examen et une discussion approfondis.

Je réponds par votre unanimité, par celle des dix-huit cités commerciales et industrielles que j'ai consultées dans le Royaume-Uni. Vous avez tous déclaré qu'une communication directe maritime entre la Méditerranée et la mer Rouge abrégeant de moitié la route de l'Inde, serait avantageuse au commerce anglais.

Sur le second point, j'oppose à lord Palmerston le rapport de la Commission internationale, composée d'in-

génieurs et de marins éminents, anglais, français, espagnols, autrichiens, allemands, hollandais, italiens, qui, après deux ans des plus minutieuses études et une exploration attentive des lieux, ont décidé, au nom de la science, que le canal était d'une exécution non-seulement praticable, mais encore facile. J'oppose au premier lord de la Trésorerie la sanction donnée à l'opinion des ingénieurs et à leurs plans par l'Académie des Sciences de l'Institut impérial de France.

Vous jugerez, Messieurs, entre l'autorité de ce verdict émané de la science européenne et l'autorité dont semble s'armer vaguement lord Palmerston, en s'abstenant de la faire connaître.

Sans m'arrêter à la contradiction dans laquelle on est tombé en traitant de chimérique un projet dont l'inévitable réalisation inspire en même temps des craintes et des défiances si singulières, je passe au troisième point.

Les arguments politiques de lord Palmerston semblent fondés sur de prétendus dangers que le canal de Suez ferait courir à l'Inde, ainsi qu'à l'intégrité de l'empire ottoman. La presse anglaise a déjà répondu elle-même que les maîtres de l'Inde n'ont rien à redouter des puissances méditerranéennes, lorsqu'ils possèdent Gibraltar, Malte et Aden et qu'ils viennent de s'emparer de Périm. La Turquie est certainement aussi intéressée que lord Palmerston à maintenir l'Égypte dans la situation réglée par les traités. Or, le Divan considère si peu le canal de Suez comme une cause de séparation, que l'ambassadeur anglais est obligé de peser de tout son poids pour faire suspendre la ratification du projet. Il est évident pour la Porte, comme pour tout esprit réfléchi, que l'ouverture de l'isthme, en garantissant l'Égypte contre toute ambition

étrangère, ajoutera une force nouvelle à l'intégrité de l'empire, et aura pour la Turquie des conséquences religieuses et économiques du plus grand intérêt.

Si l'on persiste dans un système d'opposition insoutenable, on pourra créer à l'entreprise des difficultés qui la grandiront encore au lieu de l'affaiblir; mais l'exécution en sera poursuivie résolûment et le concours universel en rendra le succès infaillible. En attendant, il appartiendra aux classes commerciales de l'Angleterre de décider si, contrairement à leurs manifestations, les obstacles doivent venir de leur propre gouvernement. Elles auront à juger s'il est permis de pratiquer en leur nom une politique aussi contraire aux principes de libres communications et de libre échange que la nation a proclamés à la face du monde, et s'il est possible de s'obstiner à vouloir empêcher la rénnion de deux mers conduisant directement aux Indes et à la Chine, alors que, d'un autre côté, l'on s'efforce de mettre ces vastes contrées en contact avec des peuples civilisés.

J'en viens aux personnalités, et je m'appliquerai, en y répondant, à garder la modération, les égards et la gravité dont on est bien loin de m'avoir donné l'exemple, en m'attaquant dans une assemblée où il ne m'était pas possible de me défendre.

Lord Palmerston a cru pouvoir affirmer, dans des termes qu'un langage sérieux ne permet pas de reproduire, que j'étais venu en Angleterre pour tendre un piége à la bourse des Anglais et abuser de la crédulité des capitalistes assez naïfs pour croire à une entreprise chimérique. Vous savez, Messieurs, s'il y a rien eu dans ma conduite ou dans mes paroles qui pût justifier des imputations de ce genre. Ai-je fait le moindre appel aux capitaux ? Vous

vous rappelez que je vous ai, au contraire, déclaré à plusieurs reprises que ce n'était point une souscription d'actions, mais une expression d'opinion que je venais solliciter auprès de vous. Si, dans la répartition d'un capital de 200 millions de francs, l'Angleterre doit avoir plus tard, comme la France, une part de 40 millions, c'est une déférence que j'ai cru devoir à une puissante nation commerçante, directement intéressée dans l'exécution de la voie nouvelle. Mais les capitaux anglais font si peu besoin à l'entreprise dont je suis le promoteur, que, si la part réservée à l'Angleterre n'était pas entièrement acceptée par elle, cette part serait à l'instant couverte par les demandes supplémentaires qui me sont parvenues de diverses parties du monde.

Voilà, Messieurs, la réponse bien simple, et selon moi, irréfutable que je fais à lord Palmerston et que j'adresse à la conscience de tous les honnêtes gens. Vous me rendrez cette justice que, dans ma réponse, j'observe envers l'âge et la situation politique du premier lord de la Trésorerie les devoirs qu'imposent les convenances. Je croirais d'ailleurs manquer à la dignité de mon caractère et au respect que je vous porte, si je me permettais d'employer envers lui un langage semblable à celui dont il a usé envers moi.

Je devais ces explications à la bienveillante estime avec laquelle vous m'avez accueilli, et dont je reste profondément touché et reconnaissant.

XXIII

NOTE POUR L'EMPEREUR ET POUR LE COMTE WALEWSKI.

Paris, 19 juin 1857.

J'ai l'honneur de vous communiquer une lettre que j'adresse aux membres des chambres de commerce et des associations commerciales de la Grande-Bretagne, en réponse à la déclaration que lord Palmerston vient de faire touchant le canal de Suez.

Il avait été convenu dans le principe que M. Thouvenel serait autorisé à agir en faveur du canal, dans le cas où lord Stratford agirait contre. En attendant l'accord des deux gouvernements, leurs agents devaient garder la neutralité envers une entreprise qui était le fait d'une initiative particulière.

Lord Palmerston annonce aujourd'hui publiquement : *que le gouvernement de Sa Majesté Britannique a usé jusqu'à ce moment de toute son influence pour empêcher le projet du canal de Suez d'être mis à exécution.*

En présence d'un tel aveu fondé sur des défiances invétérées contre la France, défiances que l'on ne se donne même plus la peine de dissimuler, avons-nous besoin de la permission de lord Palmerston pour demander formellement au Sultan de ratifier l'acte de concession du vice-roi d'Égypte, surtout lorsque nous savons que le Sultan est disposé à satisfaire à cette demande ?

Lorsqu'on considère que le gouvernement britannique, sans s'inquiéter de ce qu'un gouvernement allié pouvait en penser, a fait obtenir à Constantinople des concessions

fort importantes, entre autres celle du chemin de fer de l'Euphrate, officiellement appuyée comme étant la route militaire anglaise de l'Asie, et qu'en dernier lieu, il s'est emparé de Périm, dépendance de la Turquie, sans même en donner avis ; lorsqu'enfin l'opinion du commerce du Royaume-Uni a été unanime en faveur de l'exécution du canal, personne ne pourrait faire le moindre reproche à l'ambassadeur de France, s'il était autorisé à protéger, d'accord avec les représentants des principales puissances dont le concours est assuré, les intérêts du concessionnaire du canal de Suez, qui est Français et qui, en définitive, n'a d'autre but que de faire une route commerciale profitable au monde entier.

Je comprends d'ailleurs que le gouvernement de l'Empereur ait besoin de choisir le moment favorable ; j'attendrai ce moment, en continuant à préparer l'exécution de l'œuvre, et si l'on tardait trop, on n'aurait plus qu'à reconnaître le fait accompli.

XXIV

A S. A. MOHAMMED-SAÏD, VICE-ROI D'ÉGYPTE.

Paris, 16 juillet 1857.

Je communique à Votre Altesse la note que je viens de remettre au gouvernement français.

Je joins à ce document les extraits des journaux anglais rendant compte de la discussion qui a eu lieu au Parlement anglais le 7 de ce mois.

Il ne m'appartient pas de qualifier le langage de lord Palmerston qui a été sévèrement jugé par des organes importants de la presse anglaise : l'*Advertiser* de Bristol et le *Daily News* de Londres.

Advertiser de Bristol (12 juillet) :

On verra dans notre compte rendu du Parlement, que jeudi soir, en réponse à notre honorable membre M. Berkeley, lord Palmerston a déclaré avec quels sentiments le gouvernement de ce pays comprend le projet du canal de Suez, dont nous avons donné une explication complète, il y a trois semaines. Depuis quelque temps déjà on n'ignorait pas que, pour des raisons inconnues, les ministres de Sa Majesté considéraient le projet d'une manière fort soupçonneuse, si ce n'est avec une hostilité déjà ancienne ; et comme un grand nombre des principaux commerçants du pays étaient fortement épris en sa faveur, c'était une affaire de quelque importance que de provoquer une explication de ces sentiments, s'il était possible. Cette tâche délicate en un certain sens a été entreprise par M. Berkeley, qui, en posant la question d'une manière concise, franche et nette, ne laissait, on l'aurait pu croire, aucune place ni au silence, ni à une réponse évasive. Mais

lord Palmerston est un singulier client quand on veut le questionner; et, en conséquence, nous avons une réponse qui est pleine ou de cette confusion irrémédiable qui est le fruit de l'ignorance, ou de ce faux badinage que quelques personnes vantent comme un triomphe de la diplomatie. Or, nous ne désirons nullement que l'on entende que nous souscrivons à toutes les explications de M. de Lesseps, ou que nous adoptons décidément le projet dont il est l'avocat choisi et reconnu. Le projet est trop grand, trop vaste pour être accepté avec précipitation et sans réflexion. Mais nous disons que la mention superficielle, dédaigneuse et inconvenante qu'il a reçue de la part de lord Palmerston, ne prouve point son inopportunité sous le rapport politique, son inutilité au point de vue commercial, ni son impraticabilité sous le rapport scientifique. Pour le démontrer, il serait nécessaire d'analyser rapidement la déclaration que le noble lord a donnée dans la chambre, d'un ton si arrogant.

Lord Palmerston paraît avoir été sous le coup de cette méprise, que M. Berkeley était poussé à la démarche qu'il a faite par quelques capitalistes crédules cherchant un bon placement pour leurs capitaux. Or, nous sommes parfaitement sûrs que les capitalistes et les marchands de Bristol seront grandement obligés au noble lord pour le soin qu'il prend de leurs intérêts pécuniaires; mais nous devons signaler une grande erreur, dans laquelle une sollicitude superflue, quoique très-amicale, a fait tomber le noble lord. M. de Lesseps n'est pas venu dans ce pays pour placer des actions; il n'a pas demandé un seul farthing de monnaie anglaise pour l'exécution de ses projets; son but a été d'assurer la sympathie du commerce anglais à cette entreprise commerciale. Les capitaux pour sa réalisation sont garantis, indépendamment d'aucun concours de notre part; et bien loin d'être une spéculation de cupidité, sa visite en ce pays doit être regardée simplement comme la reconnaissance courtoise de notre intérêt, dans tout ce qui concerne le développement des ressources politiques et commerciales des pays de l'Orient. On peut se demander s'il y avait quelque besoin de consulter l'Angleterre à ce sujet; mais le vice-roi d'Égypte, connu pour être intelligent,

entreprenant et dévoué à la sage amélioration de son royaume, désirant assurer à une œuvre d'importance internationale l'approbation des nations intéressées, a chargé M. de Lesseps de chercher à connaître l'opinion de la Grande-Bretagne. En remplissant une mission d'une courtoisie si distinguée, il avait certainement droit au respect du gouvernement; et nous sentons que les allusions faites à sa personne par lord Palmerston sont un manque de bienséance, une impertinence sans nom, tout à fait indigne d'un gentleman.

Lord Palmerston déclare que pendant quinze ans le gouvernement s'est constamment opposé au projet en question. C'est pour nous une étrange nouvelle, parce que nous croyons que le projet n'a été mis en avant que dans le cours d'un voyage fait à travers le désert de Libye, au commencement de 1855; et nous sommes tentés de demander si lord Palmerston savait réellement ce qu'il disait. Ainsi donc, si lord Palmerston s'est opposé au projet pendant quinze ans, il a du moins fait dans ce cas ce qu'il fait constamment, à ce que disent quelques-uns de ses critiques. Il s'est livré à une pure création de sa fantaisie.

Mais lord Palmerston s'oppose au projet du canal, parce que c'est un projet rival du chemin de fer protégé par la politique anglaise, et qui établira, quand il sera achevé, une route plus courte vers Suez. Il est assez étrange qu'il doive être considéré comme un projet rival du chemin de fer, quand on voit que ce chemin de fer, quoique protégé par la politique anglaise, a été proposé par la sagesse et payé par le capital de ce même vice-roi d'Égypte qui, à présent, protége si sérieusement le canal. Il est encore plus étrange d'apprendre qu'un chemin de fer aura été protégé par la politique anglaise, parce qu'il offre une route rapide vers Suez, tandis que l'on s'oppose au canal, parce qu'il donnerait une route encore plus courte.

Lord Palmerston, cependant, a de profondes raisons politiques. Il dit que le gouvernement a été constamment hostile à ce projet, qui est contraire à la politique suivie dans les rapports de l'Angleterre avec la Turquie et l'Égypte. Le projet, dit-il, est destiné à rendre plus facile la séparation de ces deux pays. Nous demandons comment. Nous savons que la raison

pour laquelle le sultan de Turquie n'a pas ouvertement soutenu le projet, est la raison très-simple que lord Stratford de Redcliffe ne veut pas le lui permettre. Mais le véritable motif de cette intervention est pour nous un mystère, même après les paroles de lord Palmerston. Il est évident pour nous que la Turquie serait rendue plus prospère et plus grandement fortifiée par son adoption. L'Angleterre n'avait rien à craindre politiquement, les grandes puissances devant être invitées à ratifier la neutralité absolue du canal. Comme autre preuve du caractère inoffensif de ce projet, on devrait se rappeler qu'il changera une route de terre en une route de mer, et que ceci doit être à l'avantage de l'Angleterre, tant qu'elle est la reine des mers. L'imputation d'un motif anti-anglais, du moins en tant qu'il a été expliqué, est parfaitement gratuite, et l'allusion vague concernant l'Inde ajoute à une observation peu généreuse le reproche de l'absurdité. Lord Palmerston n'a point nié les immenses avantages commerciaux qui résulteraient pour l'Angleterre, si les idées de M. de Lesseps pouvaient être réalisées; il a seulement ridiculisé ce projet comme une spéculation vaine et impraticable soutenue par une hostilité rusée contre ce pays.

La question de sa possibilité peut bien être abandonnée avec confiance aux treize grands ingénieurs européens (dont trois anglais) qui ont prononcé sur cette question, et dont le rapport aura certainement plus de poids que ce lazzi non prouvé d'un homme d'État anglais, dont les sources d'information ne peuvent être que très-partiales. Sur d'autres bases, nous avons déjà démontré que M. de Lesseps a pour lui les meilleurs arguments.

Nous espérons que nos observations ne seront pas mal interprétées. Si lord Stratford de Redcliffe et lord Palmerston ont de bonnes raisons pour croire que le canal proposé est destiné à être ou à devenir un danger sérieux pour la politique orientale et les intérêts de ce pays, aucun avantage commercial, quelque grand qu'il soit, résultant de son adoption, ne nous rendrait amis de ce projet pour le moment. Mais en attendant, si de telles raisons existent, elles n'ont pas été expliquées. Sur les faits de la question, lord Palmerston est évidemment en

défaut. En ce qui concerne la politique, nous n'avons qu'une parole ou deux, très-vagues, qui peuvent trahir l'arrogance de l'animosité et la ruse de l'insinuation, mais qui ne réveillent rien qui pourrait guider le peuple dans un jugement sage et patriotique. Il y a donc encore place pour d'autres demandes, et nous espérons que M. Berkeley reviendra encore lui-même sur ce sujet. Personne ne peut entreprendre cette tâche avec plus de convenance et d'effet que lui-même.

Daily News (9 juillet) :

La réponse donnée par lord Palmerston à M. Berkeley, jeudi soir, et qui avoue dans les termes les plus explicites l'hostilité du gouvernement anglais au projet du canal de Suez, a eu en tout cas le mérite de la franchise; elle n'en a pas d'autre, à ce qu'il nous semble. Nous ne sommes pas, généralement parlant, les avocats de cette ambiguïté soigneusement observée et de cette politesse étudiée avec lesquelles il est de mode, parmi les diplomates de profession, d'éviter la nécessité de prononcer des vérités désagréables dans un langage calculé pour blesser et irriter. Mais nous ne pouvons croire que le premier ministre, qui est un si grand maître dans l'art de refuser sans injure et de faire des objections sans brusquerie, ait fait un heureux choix en saisissant cette occasion pour ôter le masque de politesse conventionnelle, et pour remplacer la courtoisie habituelle de son style par un ton étudié d'animosité et d'ironie.

Quel est ce projet que le premier ministre d'Angleterre déclare être « une duperie », auquel il se glorifie d'avoir résisté pendant quinze ans, et auquel il déclare vouloir s'opposer jusqu'au bout ? Par lui-même, c'est tout simplement un projet pour abréger de quelques milliers de milles la distance par mer qui sépare aujourd'hui l'Europe de l'Australie et de l'extrême Orient. Mais d'un autre point de vue, c'est quelque chose de plus que ceci. Lorsqu'on le considère comme un symptôme des temps et un développement de l'époque, il a un autre sens et une signification plus profonde; le nouveau monde s'est éveillé pour sa mission d'animer le vieux monde; l'Europe se précipite elle-même sur l'Asie ; la science, la richesse, l'énergie

de l'Occident, marchent à pas de géant pour remuer la longue torpeur de l'Orient ; les vieux *emporia* de l'opulence et du commerce semblent destinés à une résurrection ; l'Indus aura ses vapeurs ; le Sind, cette Égypte de l'extrême Orient, ses chemins de fer ; les produits de l'Asie centrale, les tissus de Cachemire et l'abondance du Bengale, descendront le grand fleuve sur les ailes de la vapeur vers les bords de l'océan Indien. Des côtes de l'océan Indien jusqu'à l'entrée du golfe Persique, la traversée est rapide et ne rencontre pas d'obstacles ; de l'entrée du golfe Persique à la côte de la Méditerranée, la route suit la vallée de l'Euphrate, en passant près des endroits où étaient situées les villes les plus célèbres, sur la ligne du commerce le plus lucratif du monde ancien, près de Bagdad, Babylone, Hillah ; la route se montre ensuite à travers les plaines de la Mésopotamie jusqu'à l'endroit du grand fleuve qui est à peu près à 80 milles de la grande mer ; de là elle passe par Alep, Antioche, à travers la Syrie, jusqu'à ce qu'elle aboutisse dans le port de Séleucie sur la Méditerranée. Tel est le projet de la route de l'Euphrate. Le projet d'un canal maritime à travers l'isthme n'est nullement hostile à ce dernier ; il cherche, par d'autres moyens, le même grand but : celui d'une communication plus facile entre l'Europe et l'Asie. C'est une partie de ce grand courant, qui tend irrésistiblement vers ce but élevé, de civiliser et d'européaniser le monde oriental. Un homme de génie a peint ce monde étrange d'un seul trait de plume. Les plus ignorants en savent assez des pays d'aurore pour parler « de la splendeur et de la décadence de l'Orient ». Le temps est venu où il faut retrancher « la décadence » sans porter atteinte à « la splendeur ». Ce n'est pas le romantisme, c'est l'intérêt qui hâte cette entreprise. Chaque dollar sagement dépensé pour civiliser l'Orient vaut dix dollars ajoutés plus tard aux richesses de l'Occident. L'or que nous semons, fondu dans la construction de chemins de fer et de canaux, produira, avant qu'une génération ait passé, une riche récolte de marchés et de clients. C'est l'instinct et la tendance de l'époque, instinct et tendance que des premiers ministres, avec leur craintes étroites et leurs traditions diplomatiques, sont complètement impuissants à détourner.

Voici l'article du *Daily News* (10 juillet) :

Le gouvernement français a jusqu'ici abandonné M. de Lesseps à ses propres efforts et n'a pas fait une affaire d'État du canal de Suez. Mais les paroles de lord Palmerston, par l'aveu d'une jalousie et d'un antagonisme politiques, sont très-propres à provoquer le gouvernement français à l'adopter et à exciter un sentiment analogue de l'autre côte de la Manche.

Lord Palmerston a donné deux motifs pour déprécier l'ouverture du canal de Suez ou pour s'y montrer opposé. L'un de ces motifs, c'est qu'il rendrait plus facile la séparation de l'Égypte et de la Turquie. Comment cela, au nom du ciel ? Lord Palmerston paraît affligé d'une monomanie qui lui fait craindre de voir les provinces de la Turquie échapper à cette puissance.

Quelques-unes de ces provinces sont à la vérité très-faiblement liées à Constantinople ; mais le lien qui existe sera beaucoup plus sûrement conservé en faisant que toutes les parties soient intéressées à sa durée.

Si la province devait être sacrifiée à la capitale, qui en est éloignée ; si l'Égypte, par exemple, devait être privée d'un canal utile, parce que, quand ce canal serait exécuté, il donnerait trop d'importance à l'Égypte et exciterait ainsi la jalousie de Constantinople, une pareille politique exercée à l'égard de l'Égypte tendrait infiniment plus à amener la séparation des deux pays qu'aucune des conséquences qu'on redoute de l'ouverture du canal même.

Lord Palmerston paraît croire que le Sultan ne peut maintenir son empire aggloméré que par l'exercice du pouvoir absolu, par l'exagération de son autorité et en refusant tous les droits et privilèges à ses provinces éloignées. De nos jours, une pareille erreur ne devrait pas être commise par un politique anglais.

Pourquoi l'Angleterre conserve-t-elle son empire colonial ? et pourquoi a-t-elle réussi à maintenir la paix et la fidélité dans toutes les parties de cet empire, excepté dans l'Inde ? Parce que l'Angleterre, dans toute ses possessions éloignées, excepté dans l'Inde, a toujours consulté les sentiments des habitants et se les est conciliés.

Quant au canal de Suez, s'il était exécuté, nous sommes

portés à croire qu'il éloignerait l'Égypte de ses liaisons avec l'Europe et la mettrait à l'abri de l'ambition de celle-ci, loin de produire l'effet contraire. Le passage des voyageurs et des marchandises, au lieu de s'effectuer par Alexandrie et le Caire, se ferait à travers le désert, sans entrer en contact avec l'Égypte proprement dite.

La vallée du Nil serait exclusivement abandonnée aux habitants, aux voyageurs, artistes et curieux. Il est probable que cela nuirait plutôt que cela ne serait profitable aux intérêts commerciaux du Caire et d'Alexandrie. A tout prendre, le canal, loin de séparer l'Égypte de la Turquie, éloignerait le contact européen et ces intrigues européennes qui troublent en ce moment la politique de l'Égypte, et unirait plus intimement cette province au gouvernement de Turquie.

Quant à l'autre motif allégué par lord Palmerston, il aurait agi beaucoup plus sagement en gardant le silence à cet égard. Il déplore l'ouverture de la mer Rouge, de peur qu'elle ne rapproche trop la puissance maritime de la France de notre grand et précieux empire de l'Hindoustan.

Les Français ont besoin d'une route abrégée comme celle-là pour leur commerce de la Chine et de l'Asie orientale, et notre ministre avoue qu'il veut fermer ce passage, afin que les Français ne puissent pas nous faire concurrence dans les mers de l'Orient. Qu'est-ce, sinon un aveu déshonorant de vues étroites et de motifs de jalousie plus dignes d'un mandarin chinois que d'un ministre anglais? Il siérait parfaitement au commissaire impérial Yeh; mais dans la bouche d'un homme d'État anglais, de l'un des soutiens de l'alliance anglo-française, un pareil aveu est une absurdité surannée qui appartient en réalité au siècle dernier et non à celui-ci.

Ce serait une honte éternelle pour la première nation commerçante du monde, si elle se laissait détourner de prendre part à l'une des plns grandes entreprises commerciales de notre époque et des temps passés, par des arguments si peu satisfaisants, par des craintes si peu fondées et des sentiments aussi bas. Il y a dans cette question plus qu'un simple sacrifice à l'obstination, à l'hostilité persévérante de lord Stratford de Redcliffe.

L'heureuse exécution de ce Bosphore artificiel, faisant communiquer la Méditerranée avec la mer Rouge, serait un immense bienfait pour le commerce maritime du monde; mais aucun pays n'y est autant intéressé que l'Angleterre. Elle nous donnerait une voie directe par mer, plus courte de 7,000 milles qu'aucune de celles qui existent, pour se rendre dans l'Australie ou en Orient.

Devons-nous être détournés de prendre part à une entreprise dont l'exécution serait d'un avantage signalé pour notre commerce, par des craintes sans fondement pour l'intégrité de la Turquie, ou par des sentiments de jalousie, moins fondés encore, que nous inspirerait la rivalité commerciale de la France? Nous ne le croyons pas.

XXV

A M. ROBERT STEPHENSON, INGÉNIEUR, MEMBRE DU PARLEMENT.

Londres, 27 juillet 1857.

Je vous envoie la traduction littérale, d'après le *Times*, du discours que vous avez prononcé le 17 de ce mois dans la Chambre des communes sur la question du canal de Suez.

Je vous prie de me faire connaître si le compte rendu du *Times* est exact.

Les ingénieurs de la Commission internationale qui, pendant toute leur vie, se sont occupés de travaux de ports et de canalisation, répondront eux-mêmes à la partie technique de votre discours, mais il est un passage sur lequel j'appelle dès à présent votre attention, parce qu'il me concerne personnellement. Vous auriez dit, d'après le *Times :* « *Je partage l'opinion du premier lord de la Trésorerie* » ; or ce ministre, que sa position ne me permet pas de prendre à partie, venait de prononcer les paroles suivantes : « Je pense donc ne m'être guère trompé en disant que le projet est une de ces chimères si souvent construites pour entraîner les capitalistes anglais à se séparer de leur argent, avec ce résultat définitif, qu'elles finissent par les laisser plus pauvres, *quoiqu'elles puissent en rendre d'autres plus riches.* »

Je vous demande, Monsieur, des explications écrites à ce sujet, soit par vous-même, soit par deux de vos amis,

que vous mettrez en rapport avec moi. Je ne doute pas que vous ne vous empressiez de me donner ces explications. J'ai expressément quitté la France pour venir les réclamer de vous. J'ai l'honneur, Monsieur, de me mettre à votre disposition.

XXVI

M. CHARLES MANBY A M. FERD. DE LESSEPS.

Londres, 28 juillet 1857.

M. Stephenson est revenu ce matin et je me suis empressé de lui soumettre votre lettre, que j'avais traduite bien littéralement. Il m'a réitéré ce que je vous avais déjà rapporté, que ce qu'il a dit sur le canal était basé sur les idées dont il s'était pénétré lors des deux voyages qu'il avait faits dans le désert; qu'il n'a donné son opinion à la Chambre que sur l'interpellation de lord Palmerston et de beaucoup de membres qui avaient tous votre brochure à la main. Il a témoigné un extrême regret que vous ayez pu imaginer qu'il aurait attaqué votre caractère personnel ou qu'il aurait endossé des expressions de lord Palmerston qui avaient cette apparence. Au contraire, il vous a toujours estimé beaucoup et vous a rendu pleine justice en toute occasion.

En somme, il n'a pas hésité à vous écrire la lettre ci-incluse qui, j'espère, vous convaincra qu'il n'a donné qu'une opinion technique sur une affaire en discussion. M. Mac-Clean pense, comme moi, que M. Stephenson n'avait pas la moindre intention de vous blesser personnellement.

XXVII

RÉPONSE DE M. R. STEPHENSON A M. F. DE LESSEPS.

Londres, 28 juillet 1857.

Dear sir, nothing could be further from my intention in speaking of the Suez canal, the other night, in the house of commons than to make a simple remark that could be considered as having any personal allusion to yourself, and I am confident no one, who heard me, could regard what I said as having any such bearing when I said that I concurred with Lord Palmerston in opinion. I referred to his statement, that money might overcome almost any physical difficulties, however great, and that the undertaking, ever finished, would not be commercially advantageous.

The first study which I made of the subject, in 1847, led me to this opinion, and nothing which has come to my knowledge, since that period, has tended to alter my view.

Yours faithfully

ROB. STEPHENSON.

XXVIII

A M. CH. MANBY, SECRÉTAIRE DE LA SOCIÉTÉ DES INGÉNIEURS CIVILS, A LONDRES.

Londres, 29 juillet 1857.

J'ai reçu votre lettre d'hier, ainsi que celle de M. Stephenson. Si je suis satisfait des explications de M. Stephenson, en ce qui me concerne personnellement, je reste toujours fort étonné qu'un ingénieur se soit permis de s'exprimer publiquement, dans la Chambre des communes, d'une manière aussi tranchante, sur une entreprise qu'il n'a pas été dans le cas d'étudier sérieusement, ni sur les lieux, ni dans son cabinet, surtout lorsque cet ingénieur ne présente pas en même temps les motifs sur lesquels il fonde son opinion. Les éminents ingénieurs de la Commission internationale pour le percement de l'isthme de Suez lui répondront très-prochainement. Il aura alors à s'expliquer catégoriquement sur la question technique, et, pour mon compte, je me féliciterai si les études anciennes ou nouvelles faites par M. Stephenson peuvent apporter une lumière inattendue aux travaux d'une entreprise sur laquelle j'ai appelé depuis trois ans l'attention et l'examen de tous les savants de l'Europe.

XXIX

A M. BARTHÉLEMY SAINT-HILAIRE, A PARIS.

Londres, 30 juillet 1857.

Je ne quitterai Londres que lorsque ma présence n'y sera plus utile.

Je me félicite de ne pas m'y être trouvé lors des interpellations *Berkeley* et *Griffith*, que je n'aurais pas pu empêcher et à l'occasion desquelles il eût été dangereux de réunir nos partisans au Parlement pour les prier d'engager une discussion sérieuse qui eût été intempestive, avec la majorité dont dispose lord Palmerston. Cette majorité, pour maintenir le premier ministre, aurait pu se compromettre contre nous, ce qu'elle n'a pas fait, laissant, aux yeux du pays et de l'Europe, lord Palmerston seul responsable d'un langage d'autant plus violent et absurde qu'il n'avait pas de contradicteurs, et d'une politique généralement blâmée, même en Angleterre.

Nous avions pensé qu'il serait très-important pour nous d'appeler l'opinion publique à se prononcer en France, dans une forme légale, sur le canal de Suez. Les conseils généraux sont convoqués pour le mois prochain; les attaques de lord Palmerston ont ému l'opinion ; notre presse, de toutes les opinions, dans un sentiment très-patriotique, les a vivement blâmées. Il faut profiter de cette situation. Je vous envoie un modèle de circulaire qui sera également destiné aux chambres de commerce, auxquelles nous demanderons d'exprimer un vœu en faveur de notre entreprise.

Circulaire aux Présidents et Membres des Conseils généraux et des Chambres de commerce de l'Empire français.

J'ai l'honneur d'appeler votre attention sur la question du percement de l'isthme de Suez.

Dans l'état où se trouve actuellement cette entreprise, qui a déjà reçu l'approbation des principales corporations commerciales et municipales de l'Angleterre, de l'Espagne, de l'Autriche, de l'Italie et de la Hollande, je considère que l'expression d'un vœu nettement formulé et adressé par vous au Gouvernement de l'Empereur serait très-utile au succès d'une œuvre si importante pour les intérêts généraux de la civilisation, ainsi que pour le développement de l'industrie et du commerce français.

Permettez-moi de compter sur votre bienveillant et patriotique concours. Je vous adresse plusieurs exemplaires de l'enquête commerciale que je viens de faire dans les principales villes de la Grande-Bretagne, et d'un recueil contenant le jugement de la presse européenne sur les récentes déclarations de lord Palmerston, relativement au canal maritime de Suez.

XXX

A M. THOUVENEL, A CONSTANTINOPLE.

Londres, 2 août 1857.

Après les déclarations de lord Palmerston, je suis plus certain de la réussite que jamais. Lorsque le moment viendra, la souscription financière de la France est assurée.

Ici personne n'a osé soutenir le premier lord de la Trésorerie; il a été blâmé par les hommes politiques les plus importants de son pays, même par ceux qui, dans les circonstances difficiles où se trouve l'Angleterre, croient devoir le maintenir au ministère. On me l'avait écrit à Paris, mais j'ai voulu venir m'assurer par moi-même de cette situation, que mes propres observations et l'accueil exceptionnel que j'ai reçu ont complétement confirmée.

Je trouve comme vous que la presse de Constantinople doit être prudente, et j'ai déjà engagé mes amis à ménager avec beaucoup de soin la position de la Porte, dont je reconnais, en définitive, la bonne volonté, tout impuissante qu'elle est. Mais plus tard, en présence des vœux et de l'appui universels, le Divan aura certainement des devoirs de dignité et d'indépendance à remplir aux yeux du monde. J'ajoute que l'accomplissement de ces devoirs le fortifiera au lieu de lui causer des embarras. C'est l'opinion d'un des amis les plus anciens et les plus sincères de la Turquie, le prince de Metternich.

On doit commencer à s'apercevoir à Stamboul, surtout depuis la prise de Perim, que si une grande puissance veut fermer la mer Rouge, comme elle avait déjà réussi à le faire, il y a plus d'un siècle, par un décret de la Porte, c'est à son seul profit et non dans l'intérêt de l'empire ottoman, pour lequel de libres et rapides communications avec les lieux saints de l'Arabie sont une question pour ainsi dire vitale. Il n'y a pas longtemps, le *Times* déclarait que la Grande-Bretagne était *la première puissance musulmane*. On avait cru jusqu'à présent que c'était la Turquie. Je connais l'homme politique qui a fait cet article, soyez certain que ce n'était qu'un jalon. Dans ce système, Perim ne serait que le commencement d'un envahissement plus complet.

XXXI

A S. A. MOHAMMED-SAÏD, VICE-ROI D'ÉGYPTE.

Paris, 12 août 1857.

Les manifestations des corporations commerciales et des citoyens de tous les pays se prononcent de plus en plus contre les déclarations de lord Palmerston; mais je ne me dissimule pas que ces déclarations, qui vont servir de règle aux agents diplomatiques de l'Angleterre, ne manqueront pas de causer à Votre Altesse des embarras que je désire lui éviter. Elle pourra rejeter sur moi la responsabilité des travaux préparatoires du canal, et dans cet ordre d'idées, j'ai prévenu les ingénieurs, MM. Renaud et Lieussou, chargés d'étudier l'exécution du canal d'eau douce, que j'allais proposer à Votre Altesse de ne plus se charger de le faire exécuter à ses frais, et de laisser cette tâche à la Compagnie universelle qui, sans doute, sera prochainement organisée.

En nous reportant aux événements de 1839 et 1840, relatifs à l'Égypte, nous y trouvons plus d'une analogie avec les discussions de nos jours. Ainsi, parmi les griefs que mettait en avant le manifeste de la Porte, publié à l'instigation de lord Ponsonby, ambassadeur d'Angleterre à Constantinople, pour justifier la prise d'armes contre Méhémet-Ali, se trouvait l'accusation contre le vice-roi d'Égypte de vouloir entraver les communications de la Grande-Bretagne avec les Indes par l'Égypte et la Syrie. Ce grief n'avait d'autre fondement que l'opinion exprimée

par Méhémet-Ali, dans une dépêche confidentielle au grand-vizir, et établissant :

« *Que l'ouverture du passage de l'Europe aux Indes par*
« *l'Égypte et la Syrie devait être exécutée au profit et avec le*
« *concours de toutes les nations, et ne devait pas constituer*
« *un monopole au profit de l'Angleterre seule, monopole qui*
« *serait très-dangereux pour les droits du Sultan.* »

Cette question, portée incidemment à la tribune de la Chambre des députés de France, à l'occasion des négociations qui suivirent la bataille de Nezib, donna lieu à une remarquable discussion où M. de Lamartine prononça les paroles suivantes, le 11 janvier 1840 :

« *La nature est plus forte que ces misérables antipathies*
« *nationales ; l'Europe et les Indes communiqueront en dépit de*
« *vous par Suez ; vous n'aurez fait que retarder ce grand bien-*
« *fait de la Providence ; les deux mondes s'embrasseront et se*
« *vivifieront en se touchant par l'Égypte.* »

Voici maintenant la révolte des Indes qui va fournir un nouvel et puissant argument à la presse anglaise contre l'opposition de lord Palmerston à la canalisation de l'isthme de Suez, et contre la résistance à se servir actuellement de la voie d'Égypte. Un Anglais écrit ce qui suit au *Daily News :*

Les *dernières* nouvelles de la révolution dans les Indes sont arrivées en Angleterre le 27 juin. Depuis cette époque, 2,000 hommes auraient pu, tous les quinze jours, partir de l'Angleterre pour les Indes par la voie de l'Égypte pour y arriver six semaines plus tard. Pourquoi le gouvernement n'envoie-t-il donc pas des troupes dans les Indes, à travers l'Égypte ?

Le gouvernement n'a pas voulu répondre. C'est parce que l'on ne veut pas donner un argument de plus aux promoteurs du canal de Suez.

Pendant ce temps la révolte suit son cours, et coûte la

vie à de braves gens qui attendaient des secours plus prompts que ceux expédiés par la voie du Cap.

Ce qu'il y a de mieux, c'est que Nana-Saïb, dans une proclamation adressée aux musulmans de l'Indoustan, dit que le sultan de Constantinople, dans un firman adressé au vice-roi, lui a ordonné de fermer l'Égypte, *qui est la route de l'Inde*, aux troupes anglaises; que, par conséquent, on n'avait pas à craindre leur prochaine arrivée et que le gouverneur général, lord Canning, « *fut plongé à cette nouvelle dans le plus profond chagrin et se frappa la tête.* »

Ce révolté indien ne se doutait certainement pas que dans le même temps où il inventait cette nouvelle, c'était le contraire qui avait lieu; c'est-à-dire que l'intelligent et civilisateur vice-roi d'Égypte ordonnait l'ouverture du canal de Suez, tandis que le premier ministre de l'Angleterre et son ambassadeur à Constantinople s'y opposaient.

Le journal anglais qui fait connaître la singulière proclamation de Nana-Saïb, dit à ce sujet :

Fas est ab hoste doceri.

C'est-à-dire, en bon français : *On peut profiter même de la leçon d'un ennemi.*

XXXII

AU MÊME.

La Chénaie, 10 septembre 1857.

Je transmets à Votre Altesse les copies des délibérations et des vœux qu'adressent au gouvernement français les conseils généraux et les chambres de commerce. J'y joins les lettres des corporations commerciales étrangères; — celle de Barcelone mérite d'être spécialement signalée.

Le gouvernement anglais a enfin décidé d'envoyer des troupes dans l'Inde par l'Égypte. Votre Altesse a un esprit trop élevé pour ne pas favoriser le plus possible ces expéditions destinées à faire triompher la civilisation de la barbarie.

Lord Palmerston continue à être traité très-sévèrement par la presse de tous les pays.

Un journal très-répandu s'exprime ainsi :

« Que lord Palmeston juge par là de la faute qu'il a commise et du danger qu'il y a d'y persister ! »

Mais ce n'est pas tout : après les conseils généraux, les chambres de commerce ont en ce moment la parole. Abbeville, Alger, Amiens, Angers, Arras, Bar-le-Duc, Bône, Boulogne-sur-Mer, Brest, Calais, Cherbourg, Clermont-Ferrand, Dieppe. Dijon, Dunkerque, Fécamp, Granville, Gray, Laval, Lille, Lyon, Saint-Malo, Marseille, Montpellier, Morlaix, Mulhouse, Nîmes, Saint-Brieuc, Saint-Omer, Saint-Quentin, La Rochelle, Rouen. Stras-

bourg, Toulon, Toulouse, Troyes, Valenciennes, ont envoyé au gouvernement l'expression de leur vive sympathie pour le projet du percement de l'isthme de Suez. La chambre de commerce de Paris vient également de se prononcer et de se mettre à la tête de ces manifestations qui ne font que commencer et qui vont surgir de tous les points de la France.

Les chambres de commerce, aux allures plus vives et moins réservées que les conseils généraux, ne dissimulent pas leur étonnement et leur réprobation de l'attitude qu'a prise lord Palmerston; elles demandent que le gouvernement français intervienne pour assurer le succès d'un projet dont l'exécution sera l'une des gloires de ce siècle.

XXXIII

A M. GRIFFITH, MEMBRE DU PARLEMENT, A LONDRES.

Paris, 15 septembre 1857.

J'ai lu avec grand intérêt le discours que vous avez prononcé à la Chambre des communes et que vous avez bien voulu m'envoyer.

Vous avez exprimé avec force et éloquence les idées les plus nobles et les plus justes sur la véritable politique de l'Angleterre dans cette grande question du canal de Suez. Je suis assuré, comme vous, que lord Palmerston commet une faute très-regrettable en s'opposant à une œuvre qui doit être plus utile encore au commerce britannique qu'au reste du monde. Cette conduite est d'autant plus maladroite qu'il n'a aucune chance de réussir, et si, aux yeux de certains politiques, une mauvaise action est excusable lorsque le succès la justifie, celle que commet lord Palmerston dans sa triste campagne contre le canal de Suez n'aura certainement pas l'excuse de la réussite.

Permettez-moi de vous faire quelques observations de détail sur certains points de votre remarquable discours. Il est certain que ce que vous dites des travailleurs en Égypte est très-vrai, lorsqu'on se reporte à l'époque où vous avez voyagé en Égypte. Mais, depuis l'avénement du nouveau vice-roi, les choses ont bien changé. Le curage et l'agrandissement du canal du Mahmoudié au mois d'avril 1856 prouvent qu'aujourd'hui les travaux publics sont

très-humainement conduits et que la tâche imposée aux ouvriers n'a rien d'excessif pour leurs forces ni de fatal pour leur santé. Sur 115,000 hommes réunis pendant un mois, il n'y a eu que cinq ou six malades sur mille ouvriers. Je ne crois pas qu'en Europe on eût pu faire mieux. Pour les travaux du canal de Suez, il sera très-facile d'amener les eaux du Nil jusqu'au lac Timsah au milieu de l'isthme, où elles viennent déjà naturellement dans les grandes crues. Ce pays, aujourd'hui stérile, a été jadis très-habité, et nous y avons trouvé les ruines de plusieurs villes. C'est la terre de Gessen de la Bible.

Quant aux difficultés d'exécution, soit à Suez, soit à Péluse, elles sont beaucoup moins grandes qu'on n'aurait pu le croire avant les études et les travaux des éminents ingénieurs qui sont allés étudier la question sur les lieux, et avant les observations si concluantes du capitaine Philigret dans la baie de Péluse.

Enfin vous me paraissez trop versé dans les questions économiques pour ne pas être amené, par un examen approfondi, à considérer que l'entreprise du canal de Suez ne peut manquer d'être financièrement rémunératrice, si vous portez votre attention sur les documents statistiques officiels où l'on voit, chaque année, les accroissements prodigieux du commerce européen dans les mers de l'Asie et desquels il résulte que le tonnage anglais, à lui seul, avait, en 1856, une augmentation de 181,000 tonneaux sur le chiffre de l'année précédente.

XXXIV

A S. A. MOHAMMED-SAÏD, VICE-ROI D'ÉGYPTE

La Chénaie, 18 septembre 1857.

Dans une séance de la Chambre des communes, où il a été question d'un chemin de fer et où il a été parlé incidemment du canal de Suez, M. Gladstone s'est prononcé en faveur du dernier projet et contre les obstacles que le gouvernement oppose au désir de la nation, de participer à l'exécution de cette entreprise.

Il n'y a personne, a-t-il dit, qui, en jetant les yeux sur la mappemonde, puisse contester qu'un canal à travers l'isthme de Suez ne soit un grand progrès vers le bien-être du monde entier. Ce projet est accueilli par l'assentiment et la sympathie de tous les gouvernements de l'Europe, et spécialement de la France, notre grande alliée. Il n'y a donc rien de plus affligeant que de voir à Constantinople tout ce conflit entre les ambassadeurs de l'Angleterre et de la France, au sujet du canal.

On trouve dans un article politique du *Daily-News* (10 septembre), les passages suivants :

C'est un débris d'une politique surannée, dont lord Palmerston retient beaucoup trop de souvenirs, que cette prétention de garder l'Orient pour nous tout seuls et de vouloir exclure le reste de l'Europe de la mer Rouge.

C'est de la part de Sa Seigneurie un non-sens sénile qu'on doit mettre de côté une fois pour toutes dans la Chambre des communes, et c'est ce qu'on aurait fait, sans aucun doute, s'il s'était trouvé là vingt membres qui eussent été au courant de la question.

Que gagnerions-nous, en effet, à exclure les puissances

européennes des mers de l'Asie ? La France nous a aidés dans nos négociations avec la Perse. La coopération de la France est encore plus désirable dans la guerre de Chine. Peut-être, au siècle dernier, il eût été prudent et possible d'agir seul dans les affaires de l'Orient ; aujourd'hui, il n'y a pas de puissance qui n'ait besoin d'alliés soit en Europe, soit en Asie. Notre meilleure alliée, il est à peine besoin de le démontrer, c'est la France.

La politique du cabinet, ou pour mieux dire de lord Palmerston, durant cette année, a été de braver toute l'Europe, y compris la France, en ce qui regarde l'isthme de Suez, et de proclamer hautement : « La mer Rouge est à moi, vous n'y entrerez pas. »

C'est là, en d'autres termes, le langage si prudent qu'a tenu M. Gladstone dans la Chambre des communes.

Observations du Daily News à l'occasion du passage des troupes par la route de Suez. — 2 octobre 1857

Ainsi le gouvernement anglais reconnaît que le passage par Suez est le chemin qu'il doit préférer pour communiquer avec les Indes, et, après des résistances longtemps opiniâtres, vaincu par la nécessité, il se décide à faire passer par ce chemin une partie des troupes qu'il envoie au secours des braves soldats qui défendent pied à pied le terrain contre l'insurrection. Jamais événement n'a porté en soi un aveu plus complet, et l'utilité du projet de M. de Lesseps ne peut plus être mise en doute. Ce que fait le gouvernement anglais est, en effet, la condamnation de lord Palmerston et de lord Redcliffe qui, jusqu'à présent, ont tenu ce projet en échec. On dirait que la Providence s'est chargée de leur infliger le châtiment qu'ils méritent, en les rendant en quelque sorte responsables, devant l'opinion, des difficultés qu'éprouve leur pays pour mettre un terme aux malheurs qui le frappent si cruellement dans ses intérêts, dans ses affections et dans sa puissance.

Le canal de Suez, malgré ses proportions gigantesques,

n'est pas une entreprise qui a besoin d'une longue période de temps pour être menée à fin. Depuis qu'il occupe et passionne l'opinion publique, depuis le jour où la discussion s'est engagée pour renverser l'opposition systématique et sans raison de lord Palmerston et de lord Redcliffe, plusieurs années se sont écoulées. Si donc, au lieu de l'avoir arrêtée, on avait pu mettre immédiatement la main à l'œuvre, peut-être aujourd'hui le canal permettrait-il à l'Angleterre de traverser rapidement, avec ses vapeurs, la faible distance qui l'oblige à une déviation de près de 3,000 lieues.

Mais non, lord Palmerston et lord Redcliffe n'ont rien vu, rien prévu. Engourdis par une trompeuse sécurité, ils ont cédé à leur penchant pour la tracasserie. Il a suffi que toutes les classes de la société en France se prononçassent en faveur du projet de M. de Lesseps, patronné par le vice-roi d'Égypte, pour qu'ils trouvassent ce projet détestable et pour qu'ils le combattissent avec obstination. Quel beau succès n'ont-ils pas obtenu ? L'autorisation du Sultan reste suspendue, le canal ne se creuse pas et les Indes sont en feu. Les avantages que la France doit retirer de l'ouverture de l'isthme sont éloignés et nous avons le temps de les attendre, tandis que l'Angleterre est pressée d'entrer en possession de ceux que cette entreprise lui promet.

XXXV

NOTE POUR L'EMPEREUR NAPOLÉON.

Paris, 20 octobre 1857.

La facilité d'exécution du canal maritime de Suez a été établie d'une manière incontestable par les travaux d'une commission internationale formée de l'élite des ingénieurs et des marins et par la sanction des principales corporations savantes de l'Europe.

Le concours énergique et soutenu du vice-roi d'Égypte, les offres de capitaux assurent la réussite de l'opération financière.

Les vœux des nations exprimés avec une force et une unanimité remarquables par la voix de la presse ou par les délibérations des corps officiels, ont acquis à l'entreprise la sympathie et l'appui des gouvernements.

Les résolutions si concluantes de vingt meetings des villes commerçantes ou manufacturières de l'Angleterre, les manifestations des conseils généraux et des chambres de commerce de l'empire français ont constaté l'accord des deux nations alliées et ont isolé une opposition égoïste qui avait cherché vainement à les diviser.

Dans cette situation, il est aujourd'hui de mon devoir, comme concessionnaire de l'entreprise, de me rendre à Constantinople pour aller y négocier au sujet de l'autorisation du Sultan, qui n'était point de droit rigoureux, suivant le principe soutenu par l'ambassade britannique au sujet du chemin de fer entre Alexandrie et Suez, mais

que le vice-roi a cru convenable de solliciter pour montrer sa déférence envers son suzerain et pour éviter de donner à une politique malveillante un prétexte de justifier son opposition à une œuvre d'utilité universelle.

Je puis compter que je serai appuyé auprès de la Porte par les légations de l'Autriche, des États-Unis d'Amérique, de la Russie, de la Hollande, de la Belgique, de la Prusse, de la Suède, du Danemark, des villes anséatiques, de l'Espagne, du Portugal, de la Sardaigne, de la Toscane, des Deux-Siciles et de la Grèce.

Pour conserver à l'entreprise son caractère universel, je m'adresserai aux représentants de ces puissances aussi bien qu'à celui de mon propre pays, dans le cas où l'influence de lord Stratford de Redcliffe tenterait d'entraver la liberté du divan.

Il est possible que cette influence ne se manifeste point, depuis que lord Palmerston a été obligé, par l'attitude du Parlement et par l'opinion publique, de modifier la violence de ses premières déclarations, depuis surtout que de terribles événements ont démontré *qu'il n'y avait point de sécurité pour l'avenir, si le gouvernement ne prenait pas des mesures efficaces pour rapprocher la métropole de ses colonies orientales, et s'il ne mettait pas au premier rang de ces mesures le percement de l'isthme de Suez.*

Je ne demande donc point au gouvernement de l'Empereur de prendre aucune initiative, ni de sortir spontanément de la réserve que, jusqu'à présent, il a eu la sagesse de s'imposer, mais si, pendant ma négociation à Constantinople, j'étais dans le cas, en ma qualité de Français et de concessionnaire d'une entreprise qui intéresse la France, de réclamer l'intervention de l'ambassadeur de

France, en même temps que celle des représentants de toutes les autres puissances, j'espère que la protection de M. Thouvenel ne me fera pas défaut, et que l'Empereur voudra bien lui faire envoyer des instructions à ce sujet.

XXXVI

A S. A. I. LE PRINCE NAPOLÉON.

Paris, 12 octobre 1857.

Conformément à votre bienveillante invitation, j'ai l'honneur de vous remettre pour l'Empereur la note convenue, expliquant la situation actuelle de l'entreprise du canal de Suez. Je compte que vous voudrez bien dire, à l'appui de cette note, tout ce qui sera nécessaire pour que des instructions soient envoyées à M. Thouvenel.

Voici la traduction des instructions déjà envoyées aux représentants de l'Autriche, à Constantinople et à Alexandrie, par la cour de Vienne :

Par suite du vif intérêt que le gouvernement autrichien prend au succès de l'entreprise du canal de Suez, les demandes du vice-roi d'Égypte concernant cette affaire doivent être appuyées le plus efficacement possible par les agents autrichiens en Orient, d'accord avec la diplomatie française.

D'un autre côté le concours du ministre des États-Unis d'Amérique m'est assuré, parce que son gouvernement considère l'opposition qui serait faite à l'ouverture du canal maritime de Suez comme une atteinte à la liberté des mers.

XXXVII

CIRCULAIRE.

Paris, 21 octobre 1857.

Le prince GORTSHAKOFF, ministre des affaires étrangères de Russie.
Le baron du THÉNOLD, ministre des affaires étrangères de Suède.
De SCHEEL, ministre des affaires étrangères du Danemark.
Le syndic MESK, ministre des affaires étrangères des villes anséatiques.
Van HALL, ministre des affaires étrangères des Pays-Bas.
Baron de MANTEUFFEL, ministre des affaires étrangères de Prusse.
Baron de HUGUEL, ministre des affaires étrangères de Bavière.
Comte de BUOL, ministre des affaires étrangères d'Autriche.
Comte de CASTIGLIANO, ministre des affaires étrangères de Toscane.
Commandeur CARAFA, ministre des affaires étrangères des Deux-Siciles
MARTINEZ de la ROSA, ministre des affaires étrangères d'Espagne.
Comte d'ATHOGURA, ministre des affaires étrangères de Portugal.
Comte VILAIN XIV, ministre des affaires étrangères de Belgique.
ARGYROPOULO, ministre des affaires étrangères de Grèce.
Comte de CAVOUR, ministre des affaires étrangères de Sardaigne.
Cardinal ANTONELLI, ministre des affaires étrangères des États-Romains.
James BUCHANAN, ministre des affaires étrangères des États-Unis d'Amérique.

Le commencement de cette circulaire reproduit la première partie de la note précédente à l'Empereur; elle se termine ainsi:

Désireux de conserver à l'entreprise son caractère international, et prévoyant le cas où il serait utile de faire connaître à la Porte la sympathie des divers gouvernements dont les nationaux sont intéressés au succès de mes négociations, je viens prier Votre Excellence de vouloir bien autoriser son représentant à Constantinople à appuyer mes démarches, d'accord avec les légations des autres puissances.

Lorsque la Porte aura ratifié la concession accordée par

le vice-roi d'Égypte au profit d'une Compagnie universelle qui procédera immédiatement à l'exécution du canal des deux mers, il y aura sans doute lieu, pour les puissances, de s'occuper de la question de neutralité concernant le nouveau passage maritime, neutralité dont le principe a été posé en ces termes dans les articles 14 et 15 de l'acte de concession.

Art. 14. Nous déclarons solennellement, pour nous et nos successeurs, sous la réserve de la ratification de S. M. I. le Sultan, le grand canal maritime de Suez à Péluse et les ports en dépendant, ouverts à toujours comme passages neutres à tout navire de commerce traversant d'une mer à l'autre, sans aucune distinction, exclusion ni préférence de personnes ni de nationalités, moyennant le payement des droits et l'exécution des règlements établis par la Compagnie universelle concessionnaire pour l'usage dudit canal et dépendances.

Art. 15. En conséquence du principe posé dans l'article précédent, la Compagnie universelle concessionnaire ne pourra, dans aucun cas, accorder à aucun navire, compagnie ou particulier, aucuns avantages ou faveurs qui ne soient accordés à tous autres navires, compagnies ou particuliers dans les mêmes conditions.

Bien que la question de neutralité ne puisse être agitée opportunément qu'après l'accomplissement des formalités qui permettront l'exécution de l'entreprise, je prends la liberté d'appeler l'attention de Votre Excellence sur ce sujet important.

XXXVIII

A S. E. M. JAMES BUCHANAN, PRÉSIDENT DES ÉTATS-UNIS D'AMÉRIQUE, A WASHINGTON.

(Particulière.)

Paris, 21 octobre 1857.

L'honorable représentant des États-Unis à Alexandrie a montré les dispositions les plus favorables, tant en son nom qu'au nom de son gouvernement, pour l'entreprise du percement de l'isthme de Suez.

Cette considération et mes rapports de famille avec les États-Unis, où plusieurs de mes proches parents sont établis et sont devenus citoyens américains, m'autorisent à vous recommander particulièrement la lettre officielle que j'ai l'honneur de vous adresser aujourd'hui sur la situation actuelle de l'entreprise du canal de Suez, qui rapprochera de plus de 2,800 lieues la distance maritime de Bombay à la Nouvelle-Orléans, Boston et New-York.

La politique libérale et généreuse de l'Union américaine a toujours défendu la liberté des mers, et si une autre politique égoïste et exclusive parvenait à empêcher la libre communication de la Méditerranée et de la mer Indienne, le principe de la liberté des mers recevrait une grave atteinte. L'intervention de l'agent des États-Unis à Constantinople serait donc, dans ce cas, parfaitement justifiée en dehors des motifs d'intérêt national concernant le commerce et la navigation de l'Union.

En outre, l'exécution du canal des deux mers qui sera un jour le plus utile auxiliaire du canal américain des

deux Océans, donnera plus tard aux États-Unis l'occasion et le droit d'intervenir dans les conseils de la diplomatie européenne pour faire prévaloir, avec le concours de la France, cette inévitable solution :

Le respect de la propriété privée sur les mers et l'abolition du blocus des ports de commerce, en étendant au commerce de l'ennemi la législation qui régit déjà le commerce neutre.

XXXIX

A S. A. I. LE PRINCE NAPOLÉON, A COMPIÈGNE.

Paris, 28 octobre 1857.

Je vous remercie de votre empressement à entretenir l'Empereur de la question de Suez et à me faire connaître les bonnes dispositions de Sa Majesté.

La rentrée de Réchid-Pacha aux affaires, qui est en effet le signe apparent d'une conversion de la politique turque vers l'ambassade anglaise, n'est pas aussi fâcheuse pour le canal qu'il y aurait lieu de le supposer au premier abord. Dès le principe, Réchid-Pacha s'était montré personnellement favorable à l'entreprise ; il m'a lui-même plusieurs fois exprimé son désir de voir l'intervention *décidée* de la France l'emporter sur celle de l'Angleterre dans la question de Suez. Nous nous sommes ensuite trouvés ensemble en Égypte, l'année dernière, et vis-à-vis du vice-roi, il a pris certains engagements qui, en définitive, ont eu pour gage une lettre vizirielle adressée par lui de Constantinople, donnant *en principe*, au nom du Sultan, une approbation explicite au projet de creusement du canal des deux mers. — Cette lettre lui a même suscité de vifs reproches de la part de l'Angleterre.

Réchid-Pacha m'a déclaré lui-même et m'a souvent fait dire qu'on l'accusait à tort d'être inféodé à lord Stratford. En même temps qu'il fait ses propres affaires, lorsqu'il est au ministère, il croit diriger mieux que personne les affaires de l'État, par conséquent il cherche l'appui le plus puissant pour se maintenir, et il ne l'a trouvé jusqu'à pré-

sent qu'auprès de l'ambassadeur d'Angleterre. C'est ce qu'il m'a avoué, en ajoutant que cet agent ne manquait jamais de s'avancer et de montrer de la résolution, avec la certitude de ne pas être désavoué par son gouvernement, tandis qu'il ne pouvait pas compter sur les agents français, qui étaient fréquemment désavoués ou changés, et qui n'osaient pas demander et soutenir avec vigueur ce qu'ils désiraient.

Ce langage, qui était fondé autrefois, je dois le reconnaître, ne l'est plus, je l'espère, actuellement, et ne le sera plus surtout dans l'avenir. Quand nous serons les plus forts à Constantinople, nous ferons ce que nous voudrons.

Dans tous les cas, votre conseil de temporiser et de ne pas m'exposer à un refus en cas de mauvaises dispositions, est tout à fait dans mes idées. Je le mettrai à profit à Constantinople, où j'aurai soin de bien étudier mon terrain et où je n'agirai qu'à coup sûr, décidé à y rester plusieurs mois s'il le faut, afin de saisir l'occasion quand elle se présentera.

Je ne partirai que le 5 novembre pour vous voir à votre retour de Compiègne.

XL

AUX PATRIARCHES DE SYRIE ET DE PALESTINE DES DIFFÉRENTS CULTES ET AUX CHEFS DES MAISONS RELIGIEUSES (AU NOMBRE DE 28).

Paris, 1er novembre 1857.

J'ai reçu avec une profonde gratitude la lettre collective que vous avez bien voulu m'adresser. Je suis touché des vœux que vous formez pour l'entreprise à laquelle je voue tous mes efforts.

L'ouverture de l'isthme de Suez, qui intéresse si vivement toutes les nations civilisées et qui a reçu les adhésions les plus sympathiques des gouvernements et des peuples, doit avoir des conséquences aussi heureuses pour la religion que pour le commerce. La voie nouvelle, qui favorisera les relations de l'Europe et de l'Asie, facilitera également l'extension du christianisme parmi des membres de la grande famille humaine aujourd'hui déshérités de ses bienfaits et de ses lumières. Pour ma part, je serai très-honoré de contribuer à ce résultat, qui sera dû surtout à ceux qui, comme vous, ont consacré leur sainte vie au service de Dieu et à la propagation des vérités chrétiennes.

C'est dans ces sentiments de reconnaissance envers vous que je vous prie d'agréer mes remercîments sincères.

XLI

A M. LE COMTE DE LESSEPS, DIRECTEUR AU MINISTÈRE DES AFFAIRES ÉTRANGÈRES, A PARIS.

Paris, 3 novembre 1857.

Je viens de voir le prince Napoléon à son retour de Compiègne. Il m'a confirmé les bonnes dispositions de l'Empereur, qui ne voit aucun inconvénient à me faire appuyer par M. Thouvenel dans la mesure modérée indiquée par ma note du 21 octobre, dont M. le comte Walewski a eu connaissance. La prudence, qui est d'ailleurs dans mes idées, m'est recommandée. J'éviterai avec soin tout conflit.

Je suis personnellement très-reconnaissant de ce que l'Empereur a dit au prince Napoléon, à mon sujet. Il n'a pas caché son vif désir de voir réussir l'entreprise. Je compte sur la bienveillance si éprouvée du comte Walewski pour l'exécution des intentions favorables de l'Empereur, dont il pourra s'assurer lui-même pendant son séjour à Compiègne.

XLII

BANQUET DE VIENNE.

Extrait des journaux de Vienne.

Vienne, 12 novembre 1857.

M. de Lesseps est arrivé le 8 dans notre ville, se rendant à Constantinople. Le 9, au matin, une députation allait l'inviter à un banquet solennel. Cette députation se composait de M. le baron de Rothschild, de M. le baron Jean de Sina, de M. le baron Eskelès et de M. Maurice de Wodianer. Le nombre des invités a été au moins de 130.

En même temps, la Société impériale et royale de géographie a profité du passage de M. de Lesseps à Vienne pour lui remettre le diplôme de membre honoraire qu'elle lui avait accordé dans la séance du 13 octobre dernier.

Le 11, le banquet projeté a eu lieu dans la grande salle de l'hôtel de Munsch. M. de Lesseps était placé au centre de la table, qui formait un long fer à cheval. Il avait à sa droite, M. le comte de Thun, ministre des cultes; M. de Baumgarten, président de l'Académie des sciences ; M. le baron de Bruck, ministre des finances; M. le lieutenant général de Langenau; M. le comte de Hartig; M. de Negrelli de Moldelbe, etc., etc., et, à sa gauche, M. le baron de Toggenburg, ministre du commerce et des travaux publics; M. le baron Krauss, président de la Cour suprême de justice; M. le prince de Salm, membre du conseil de l'empire; le comte de Wimpffen; le baron de Hess; le baron Keller, aide de camp de l'empereur; le baron Emminger, gouverneur de la basse Autriche; le lieutenant général de Cordou; le comte d'Appony; le comte Zichi; le baron Eskelès, etc., etc.

Le premier toast a été porté par M. le baron de Rothschild, en l'honneur de M. de Lesseps. Ce discours, très-chaleureux, a

été prononcé en français. Il était fort élégant, et il a témoigné une entière confiance dans le succès de l'entreprise.

M. de Lesseps a répondu :

Après avoir entendu les paroles éloquentes accueillies avec tant de bienveillance pour moi, je puis me féliciter d'être un des artisans dévoués d'une œuvre qui reçoit une si éclatante consécration.

L'appui que lui apportent dans ce moment les représentants les plus éminents du commerce de l'Autriche, avec le concours de tant de personnages distingués, est le couronnement des importantes manifestations de Venise, de Trieste, des principaux centres commerciaux de l'Angleterre, de la France et des autres nations du monde. Ainsi, le caractère universel, civilisateur, essentiellement pacifique de la jonction des deux mers, de cette entreprise qui, sans nuire aux intérêts d'aucun peuple, sera utile à tous, est hautement reconnu.

Je vous remercie, Messieurs, d'avoir proclamé cette vérité qui nous fera bientôt obtenir la sécurité désirée par tous les hommes de cœur et d'intelligence.

Je ne saurais mieux vous exprimer ma reconnaissance, et répondre en même temps à vos loyaux sentiments, qu'en vous proposant de porter un toast en l'honneur de l'auguste Souverain qui sait attirer vers lui les cœurs de ses sujets, parce qu'il n'a pas d'autre ambition que d'assurer leur bien-être et leur prospérité :

A S. M. l'empereur d'Autriche et à la famille impériale !

Après M. de Lesseps, M. le comte Szeceny, président du chemin de fer lombardo-vénitien, a porté la santé du Sultan et de S. A. le vice-roi d'Égypte. Il a fait ressortir, en excellents termes, tous les avantages qui résulteraient, pour l'em-

pire ottoman, de l'ouverture de l'isthme de Suez, et il a loué très-dignement Mohammed-Saïd de son initiative et de sa persévérance énergique en même temps que de sa louable déférence envers son suzerain.

M. le comte de Breda a ensuite pris la parole. Son discours mérite d'être reproduit :

Messieurs, nous vivons à une époque où le génie et la puissance de l'homme ne reculent devant aucun obstacle.

Ce qui autrefois eût semblé impossible, aujourd'hui nous le voyons s'accomplir.

La transmission de la pensée qui jadis marchait lentement de poste en poste, parcourt l'espace avec une rapidité presque égale aux rayons du soleil. Il n'y a plus de montagnes infranchissables à la locomotive.

On conçoit l'idée que la barrière qui sépare deux mers doit tomber et cette barrière tombera.

Les mérites de l'hôte dont nous fêtons la présence, et l'importance commerciale et politique de sa grande entreprise ont été appréciés par les orateurs qui m'ont précédé.

Cependant, pour que, depuis le premier coup de pioche jusqu'au dernier, se succèdent les millions nécessaires à l'opération;

Pour que la barrière des deux mers s'abaisse, pour que les premiers flots du golfe arabique puissent se confondre avec les ondes de la Méditerranée;

Il faut de grands moyens, de la persévérance, de puissants appuis.

La persévérance se fortifiera à chaque pas que l'on avancera vers le but; les appuis sont assurés à cette belle entreprise. Aussi, Messieurs, un hourrah à tous les sou-

verains qui ont donné la paix à l'Europe, aux souverains qui protégent déjà et qui protégeront plus tard cette grande et noble entreprise.

M. le baron de Toggenburg a insisté sur l'intérêt spécial que porte l'Autriche à cette idée féconde qui doit réunir la mer Rouge à la Méditerranée.

Un toast de M. de Lesseps à M. de Negrelli, membre de la commission scientifique internationale, a été parfaitement accueilli.

Enfin, M. le baron de Bruck, au milieu d'applaudissements unanimes, a porté un dernier toast à la victoire des armes anglaises dans les Indes.

La fête d'aujourd'hui nous offre, a-t-il dit, la meilleure occasion pour célébrer cette victoire; car si, lors du commencement de l'insurrection, l'isthme de Suez avait été percé et que les navires eussent pu suivre la route directe, que de torrents de sang n'auraient pas coulé, et que d'actes de la barbarie la plus sauvage n'aurait-on pas pu empêcher! Les événements de l'Inde doivent être pour nous un nouveau motif qui nous oblige à aider avec zèle et persévérance la plus belle œuvre de la civilisation.

M. de Lesseps, qui a eu l'honneur d'être reçu aujourd'hui en audience particulière par Sa Majesté, part ce soir même pour Trieste.

XLIII

A M. BARTHÉLEMY SAINT-HILAIRE, A PARIS.

Constantinople, 16 décembre 1857.

J'ai fait hier, accompagné de M. Outrey, ma première visite au grand-vizir, au ministre des affaires étrangères, au président du conseil du tanzimat, au président du conseil d'État. Le premier drogman de l'ambassade de France a dit à chacun de ces grands dignitaires qu'il était chargé par M. Thouvenel de leur faire connaître l'intérêt que le gouvernement de l'Empereur attachait au succès de mes négociations avec eux.

Réchid-Pacha a paru très-heureux de ce commencement de reprise de relations avec l'ambassade de France. Il y aura dans deux ou trois jours, au ministère des affaires étrangères, un dîner auquel M. Thouvenel et Réchid-Pacha seront invités par Aali-Pacha, et auquel je suis également convié.

Réchid-Pacha n'ignore pas que maintenant l'ambassade de France va faire un essai à nouveau de son caractère et de ses dispositions. Il est trop désireux de conserver le pouvoir pour se compromettre bénévolement.

J'attendrai que le dîner de réconciliation avec M. Thouvenel ait eu lieu pour commencer mes pourparlers avec Réchid-Pacha et les autres ministres. Toutefois, je ne perds pas mon temps, et je prépare de tous côtés mon terrain, car en tout pays, même en Turquie, il y a une opinion publique avec laquelle il faut compter, et en ne négligeant aucune occasion, petite ou grande, de me créer des partisans et des prôneurs, je fais à chaque moment des progrès qui faciliteront ma tâche.




XLIV

A M. LE COMTE DE LESSEPS, A PARIS.

Constantinople, 23 décembre 1857.

Mon principal travail, avant de commencer mes négociations, a été d'écarter avec décision une *fin de non recevoir* conseillée par lord Stratford avant son départ. Il s'agissait de m'amener à consentir qu'une circulaire fût adressée par la Porte aux diverses puissances pour les inviter, *préalablement à toute décision de sa part*, à se mettre d'accord entre elles. C'était placer la question sur le terrain que je n'ai jamais voulu admettre, c'est-à-dire donner toute liberté à la légation anglaise d'embrouiller l'affaire et d'en retarder indéfiniment la solution. La plupart de ceux qui ne demandent pas mieux que de me soutenir avaient déjà donné dans le panneau. La position était assez difficile, puisque j'avais à agir non-seulement contre l'opinion de mes adversaires, mais encore contre celle de mes amis. La tâche était encore plus délicate à l'égard de ces derniers, car il ne fallait pas les blesser, et il convenait de les conduire à admettre ma tactique comme si elle était inspirée par leur propre manière de voir.

J'ai heureusement réussi, et je crois avoir fait un pas important, en posant nettement les bases de la question.

Le dîner de réconciliation m'a beaucoup servi pour entretenir, entre le café et la pipe. chacun des membres du ministère turc en particulier, et leur faire comprendre

que l'abandon, de leur part, de toute opinion et de toute décision serait une véritable abdication, et que s'ils ne se comptaient pas eux-mêmes pour quelque chose, personne, moi le premier, ne compterait plus avec eux. L'examen de l'entreprise, sous le point de vue de l'intérêt de l'empire ottoman, est donc un fait aujourd'hui établi; les deux journaux de Constantinople soumis à la censure l'ont constaté. Maintenant, je vais commencer mes négociations avec Réchid-Pacha. Je suis convenu avec lui que je lui écrirai pour avoir un rendez-vous en toute liberté, et sans être dérangé, dans son yali (maison de campagne) du Bosphore.

La seconde difficulté lancée sur mon chemin par lord Stratford, et que j'aurai à combattre chez les Turcs, provient des susceptibilités que l'on a fort bien exploitées à l'endroit de l'Égypte, d'autant plus qu'elles s'adressaient à des esprits faibles et jaloux.

La force personnelle de lord Stratford était ici considérable, parce que, sans qu'il en coutât un sou à son gouvernement, il avait enveloppé le sultan dans un cercle de fonctionnaires qui tenaient de lui leur situation, et qui craignaient de la perdre s'ils le mécontentaient. Ce réseau s'étendait et s'étend encore à l'étranger, où la plupart des chefs des missions ottomanes, ou leurs principaux secrétaires, sont à sa dévotion et correspondent avec lui.

XLV

AU MÊME.

Constantinople, 25 décembre 1857.

J'ai eu hier une conférence de deux heures avec Réchid-Pacha dans sa résidence d'Emerghian, sur le Bosphore. Je n'ai pas manqué de lui dire tout ce qui pouvait frapper son esprit et lui démontrer l'avantage d'une solution favorable émanant de l'initiative de la Turquie.

Réchid-Pacha m'a ramené en ville dans son bateau à vapeur où nous étions seuls et où nous avons continué notre entretien. Il n'a pas hésité à me faire des promesses formelles. J'ai été même étonné de son assurance de parti arrêté en faveur du canal.

Je lui ai fait entendre que je comptais moins sur des promesses que sur la manière dont il les ferait exécuter, soit par lui-même, soit en se couvrant des ordres supérieurs du Sultan ou de l'opinion du conseil des ministres, dans le cas où des circonstances particulières obligeraient sa personne à une certaine réserve diplomatique.

J'ai su qu'en me quittant le grand-vizir s'était empressé de soumettre au conseil des ministres un memorandum que j'avais préalablement communiqué à M. Thouvenel, et qui a eu son approbation. Je t'envoie une copie de ce document pour le comte Walewski. Avant ma conférence avec Réchid-Pacha, j'avais vu à part chacun des membres du conseil, et j'avais eu soin de faire tout ce qui était nécessaire pour les prévenir en faveur de l'en-

treprise. J'ai eu, en outre, des pourparlers importants avec un fonctionnaire du palais, Nedgib-Pacha, récemment envoyé par le Sultan en Égypte. Nedgib-Pacha est une espèce d'intendant du harem et la faveur du maître oblige tous les ministres à compter avec lui.

Mon arrivée à Constantinople était bien opportune. Les intrigues de l'ambassade anglaise agissant depuis trois ans d'une manière incessante auprès des Turcs, les idées les plus fausses se propageaient et menaçaient de s'enraciner, si je n'étais pas venu à temps les combattre sur les lieux.

Tu peux dire au ministre que M. Thouvenel est toujours dans la juste mesure. Il peut être certain que jamais il ne se compromettra. Peu d'ambassadeurs pourraient plus que lui faire réussir ce que l'on désire, en lui laissant le choix des moyens, dans un pays qui ne ressemble à aucun autre et qu'il connaît bien.

Les ministres étrangers continuent à m'aider de leurs avis et de leur moyen d'influence ou d'informations. J'ai communiqué à chacun d'eux mon memorandum. Le correspondant du *Times* à Constantinople l'envoie à son journal.

Maintenant, j'ai une confidence à te faire pour expliquer le congé donné à lord Stratford avant mon arrivée.

Je tiens de source étrangère que lors de la visite faite par l'empereur et l'impératrice à la reine d'Angleterre à Osborne, il a été question du canal de Suez, dans une conférence à laquelle assistaient lord Palmerston et le comte Walewski; ne pouvant obtenir que le gouvernement français s'opposât à une entreprise qui nuirait aux intérêts anglais, puisqu'elle agissait en dehors de l'action des gouvernements, on se contenta de renouveler l'accord

en vertu duquel on s'engageait à maintenir la neutralité des agents diplomatiques des deux pays.

On sentait donc le besoin de renouveler cette neutralité que, d'après les déclarations publiques de lord Palmerston, les agents anglais avaient ouvertement violée. — Quoi qu'il en soit, ce principe va de nouveau être adopté en théorie ; mais en pratique, si nous avons la naïveté de l'observer, je déclare à l'avance, preuves en main, que les Anglais ne le suivront pas.

Pour en avoir l'apparence, ils ont donné congé à lord Stratford, remplacé par le premier secrétaire Alison, non moins zélé serviteur des instructions secrètes du Foreign Office, et par suite le loyal M. Bruce est remplacé par M. Green, le consul à Alexandrie, chargé de gérer le consulat général.

Le comte Walewski, qui assistait à la conférence d'Osborne, saura mieux que personne si je suis bien informé. — Un homme averti en vaut deux !

XLVI

MEMORANDUM A S. A. RÉCHID-PACHA.

Constantinople, 29 décembre 1857.

J'ai l'honneur de prier Votre Altesse de demander à S. M. I. le Sultan un iradé à l'effet d'autoriser la Compagnie commerciale, anonyme, siégeant à Alexandrie, dont je suis le représentant, à exécuter les travaux de la jonction de la Méditerranée et de la mer Rouge, au moyen d'un canal destiné à compléter, par une voie maritime, la communication abrégée que le chemin de fer d'Alexandrie à Suez a déjà établie entre les diverses parties du monde.

A la suite d'un premier séjour que je fis, il y a trois ans, à Constantinople, et pendant lequel Votre Altesse fut régulièrement saisie de tous les documents préliminaires, elle voulut bien remettre entre mes mains, le 12 djemazul akhir 1271 (1er mars 1855), une lettre où elle considérait l'entreprise comme « *étant des plus utiles* » et où elle ajoutait : « *Conformément à l'ordre impérial émané au sujet de* « *l'entreprise si intéressante du canal, la question se trouve* « *actuellement à l'étude du conseil des ministres.* »

Depuis lors, afin de faciliter l'examen et la décision de la Sublime-Porte, j'ai cherché à dégager la question des objections provenant de la croyance d'une impossibilité d'exécution ou de la crainte de nuire aux intérêts légitimes des puissances étrangères.

La première objection a été levée par le rapport d'une commission scientifique internationale, dont la compé-

tence et le jugement ont été sanctionnés par les corps savants de l'Europe.

La seconde objection a été également détruite par l'expression unanime de l'opinion publique dans tous les pays. Les adhésions des gouvernements du continent n'ont pas été moins explicites, et, en ce qui concerne l'Angleterre, je crois devoir mentionner les dernières déclarations officielles faites dans la Chambre des Communes, le 14 août 1857, postérieurement aux résolutions adoptées par les associations et chambres de commerce et par les nombreux meetings qui ont été tenus dans les principales villes de la Grande-Bretagne.

M. Gladstone s'est exprimé en ces termes :

La Chambre doit traiter le projet du canal de Suez, aussi bien que le chemin de fer de l'Euphrate et les projets de télégraphe, comme une question purement commerciale, et elle peut se reposer sur ce principe que les meilleurs juges d'une spéculation commerciale sont les personnes qui sont engagées à mettre leur capital dans l'entreprise. Si ce projet vient à être converti par le gouvernement en une question politique, il y aurait le plus grand danger de rompre ce concert et cet accord européens, qui sont d'une importance supérieure en ce qui concerne notre politique en Orient. Personne ne pourra cependant regarder la carte du monde, et nier qu'un canal à travers l'isthme de Suez, s'il était possible, ne fût d'un grand avantage pour l'intérêt de l'humanité. Ce projet a été approuvé et trouvé excellent par tous les gouvernements de l'Europe et spécialement par la France, notre grande alliée.— Qu'y aurait-il alors de plus malheureux que de voir naître des querelles à Constantinople, à ce sujet, entre les ambassadeurs de France et d'Angleterre ? Eu égard à nos possessions dans l'Inde, ne faisons pas naître dans l'Europe l'opinion que la possession de l'Inde par la Grande-Bretagne a besoin, pour se maintenir, que l'Angleterre s'oppose à des mesures qui sont avantageuses aux intérêts généraux de l'Europe. Ne laissons pas naître

cette fâcheuse contradiction, parce que ce serait affaiblir notre pouvoir dans l'Hindoustan plus que ne le feraient dix révoltes comme celles qui viennent d'avoir lieu dernièrement.

Lord Palmerston a répondu :

Le motif principal et le *seul* que nous ayons fait valoir auprès du gouvernement turc, pour ne pas accepter le plan proposé, ce n'est pas le dommage causé à l'Angleterre, mais le dommage de la Turquie, le danger de porter atteinte à l'intégrité de l'empire ottoman.

Toute la question est donc actuellement renfermée dans l'appréciation de l'intérêt de l'empire ottoman. Il est évident que cette appréciation ne peut être raisonnablement faite que par le gouvernement du Sultan. C'est à lui que je m'adresse, avec la conviction que l'examen réfléchi auquel il s'est déjà livré lui a démontré les nombreux avantages réservés à la Turquie par l'exécution du canal de Suez. Pour se rendre compte de ces avantages, il suffit de rappeler que la route de Constantinople à la mer des Indes se trouvera abrégée de 4,800 lieues, que les possessions ottomanes de l'Arabie et de la côte orientale d'Afrique seront mises à la portée des armements maritimes de la métropole, et que le facile accès de la mer Rouge sera un bienfait inappréciable pour l'accomplissement du saint pèlerinage des musulmans.

Lorsque le gouvernement impérial aura formulé son opinion comme il le jugera convenable à ses intérêts, ce sera encore à lui qu'il appartiendra de déclarer que le canal maritime de Suez sera ouvert à toujours et en tout temps, comme passage neutre, à tous navires de commerce traversant d'une mer à l'autre, sans aucune destination exclusive ni préférence de nationalité. L'accession des puissances étrangères, que la Sublime-Porte

jugera sans doute à propos d'inviter à adhérer à ses déclarations, ne devra être que la conséquence d'un fait déjà décidé par elle dans la mesure de sa compétence et de ses droits. Telle est l'opinion exprimée à ce sujet par le prince de Metternich, opinion que j'ai récemment communiquée aux différents cabinets de l'Europe et de l'Amérique, dont les représentants à Constantinople ont été chargés d'appuyer mes démarches.

De cette manière, disait le prince de Metternich, *la question intérieure de l'exécution* se trouvera séparée de la *question extérieure de neutralité*, les prérogatives de la souveraineté territoriale resteront intactes, et l'empire ottoman prenant, à cette occasion, l'initiative qui lui convient dans une négociation de droit public européen, donnera satisfaction aux intérêts de toutes les puissances, en même temps qu'il obtiendra, par leur accession, une nouvelle garantie de son intégrité et de son indépendance.

Les considérations que je viens d'indiquer formeront les éléments de nos négociations. Je me mets à la disposition de Votre Altesse et de la Sublime-Porte pour fournir les renseignements et les explications qui seront jugés nécessaires, et j'ai la confiance que, dans un moment où les hommes les plus éclairés de l'empire ottoman sont heureusement réunis pour accomplir les libérales intentions de leur souverain, le projet du percement de l'isthme, après avoir obtenu la consécration de la science et de l'opinion publique, recevra de la part des conseillers du sultan une favorable solution.

XLVII

A M. S.-W. RUYSSENAERS, A ALEXANDRIE.

Constantinople, 6 janvier 1858.

Je vous prie de communiquer à S. A. le vice-roi le memorandum que j'ai remis à Réchid-Pacha. Je vous envoie, pour son information et la vôtre, les dernières lettres que j'ai écrites à Paris.

Des journaux anglais, qui passent pour avoir l'habitude de défendre leur gouvernement, cherchent dans ce moment à faire supposer que lord Palmerston a modifié sa manière de voir à l'égard du canal.

Voici un passage du *Cambridge Press :*

Depuis ses déclarations au sein du Parlement, Sa Seigneurie a pu mieux étudier les détails du projet et elle a eu, de plus, une entrevue avec l'empereur des Français à Osborne; le résultat est que l'opposition de Sa Seigneurie a du moins été considérablement modifiée, sinon abandonnée tout à fait. En tout cas, il n'y a pas d'opposition *gouvernementale* au projet.

Inutile de vous dire qu'il ne faut pas prendre cette opinion argent comptant; je ne crois nullement à une modification d'opinion de lord Palmerston; seulement il cherchera à ne pas se découvrir, et je m'attends à faire ici une longue campagne, à moins que Réchid-Pacha, qui a tiré jusqu'à présent de l'influence anglaise tout ce qu'il a pu et qui voudrait secouer un joug parfois trop dur et trop humiliant, ne trouve qu'il est de son intérêt de se tourner du côté qui maintenant lui semble le plus fort.

Je n'admettrai aucune négociation sur ce qui touche aux relations de l'Égypte et de la Turquie, relations établies par le hatti-chérif du 1er juin 1841, où il n'est nullement question de l'intervention de la Porte dans l'exécution des travaux publics ordonnée par le vice-roi dans les limites de la carte de l'Égypte jointe audit hatti-chérif. J'ai clairement fait entendre que si l'on ne me donnait pas purement et simplement l'autorisation de faire dès à présent exécuter les travaux par la Compagnie. je me passerais de la Sublime-Porte.

Je sais que cette éventualité est celle que l'on redoute le plus, et la crainte qu'elle inspire est un contre-poids suffisant pour annuler l'opinion de ceux des membres du gouvernement qui, jaloux de la situation des vice-rois d'Égypte, et désireux de profiter de toutes les occasions pour amoindrir leurs droits, donnent le conseil de subordonner l'autorisation demandée, en faveur de la Compagnie du canal, à des conditions contre lesquelles le vice-roi et moi nous devons nous tenir en garde. J'aurai soin de le tenir au courant des dispositions qui me seront révélées à ce sujet. Il me paraît essentiel que le vice-roi tienne de son côté le même langage que je tiens ici, surtout devant des personnes qui passent pour être dans son intimité apparente, et qui écrivent ou font écrire, ici et à l'étranger, du mal contre lui, pendant qu'elles le flattent servilement en Égypte.

Le langage que je tiens, tout en étant très-déférent pour le sultan et *plein de confiance* envers ses conseillers, aboutit, en définitive, à ceci : c'est que la Compagnie du canal, assurée du précédent du chemin de fer de Suez, de la concession du vice-roi, de l'appui de toutes les nations, de capitaux suffisants, peu soucieuse de demander

des garanties à Constantinople lorsque la garantie de l'Égypte lui suffit, ne se laisserait pas arrêter par une fin de non-recevoir dont les mobiles ne pourraient être attribués qu'à des sentiments hostiles à l'Égypte.

Je n'ai, du reste, qu'à me louer de toutes les démonstrations qui me sont faites; mais je ne compte pas sur les promesses. C'est ce que j'ai dit très-carrément à Réchid-Pacha et à ses collègues. J'attends les faits avec la patience de la force. Je suis heureusement en position de m'exprimer franchement, et je vous répète que, d'une manière ou de l'autre, le succès me paraît infaillible.

XLVIII

A M. LE COMTE DE LESSEPS, A PARIS.

Constantinople, 11 janvier 1858.

Voici un gros événement qui va probablement influer d'une manière fâcheuse sur l'affaire du canal : c'est la mort brusque et inattendue de Réchid-Pacha. Je l'avais vu la veille et il se portait très-bien; on a raconté qu'après avoir bu une tasse de café il a été pris de vomissements et de convulsions, et qu'il a expiré. Pour faire taire ces bruits, on a nommé une commission de médecins européens qui n'ont pas pu faire l'autopsie, mais dont le rapport établit que la mort a été naturelle. D'ailleurs, en Orient, lorsqu'un grand personnage disparaît, le peuple croit difficilement à un accident naturel. Quoi qu'il en soit, je regrette Réchid-Pacha, pour lui-même d'abord, et ensuite pour le canal, car la diplomatie anglaise me semblait ne plus devoir trop compter sur lui.

Son successeur, Aali-Pacha, est certainement l'homme le plus honnête et le plus instruit de tout l'empire, mais le fond de son caractère est la timidité et l'absence de toute initiative. Les menaces de lord Palmerston, à la suite du congrès de Paris, résonneront toujours à ses oreilles. Dans tous les cas, mes rapports avec lui seront excellents ; il sera disposé à tenir ses promesses, mais je doute qu'il en fasse. Je vais reprendre avec lui mes négociations.

XLIX

A M. THOUVENEL, A CONSTANTINOPLE.

Constantinople, 13 janvier 1858.

Le baron de Prokesch, l'internonce d'Autriche, m'a dit avoir entretenu Aali-Pacha de l'affaire de Suez et avoir appuyé les conclusions de mon memorandum, en lui faisant comprendre qu'il était hors de doute, après les dernières déclarations de lord Palmerston, que c'était uniquement à la Porte à prendre une décision. Il a, en outre, annoncé à Aali-Pacha ma visite pour vendredi matin.

J'ai pensé qu'il était essentiel de ne pas perdre le fruit de mes préliminaires entamés avec Réchid-Pacha. J'ai donc consigné ce qui s'était passé entre l'ancien grand-vizir et moi dans la note ci-jointe que je me propose de remettre vendredi à Aali-Pacha, si vous l'approuvez.

L

NOTE A S. A. AALI-PACHA, GRAND-VIZIR.

Constantinople, 15 janvier 1858.

Après avoir commencé mes négociations avec le prédécesseur de Votre Altesse et lui avoir donné verbalement toutes les explications de nature à appuyer les conclusions de mon memorandum du 29 décembre, remis par lui-même, le même jour, entre les mains de Votre Altesse, j'avais cru devoir indiquer les points essentiels qui, suivant ma manière de voir, pouvaient former le texte de l'iradé dont il se proposait de faire la demande à S. M. I. le sultan.

S. A. Réchid-Pacha avait accueilli mes ouvertures avec sa bienveillance ordinaire, et en m'assurant à l'avance de sa sympathie personnelle pour l'entreprise du canal de Suez, si longuement et si mûrement préparée; il m'avait remercié des efforts que j'avais faits depuis trois ans pour conserver intacte la question d'exécution et la remettre à la décision de son souverain ; il m'avait, en outre, engagé à formuler par écrit le projet dont je l'avais entretenu.

J'ai l'honneur de communiquer à Votre Altesse ce projet. Je me félicite de continuer avec elle une négociation à laquelle jusqu'ici elle n'est pas restée étrangère, et que son esprit droit et éclairé saura certainement conduire à bon terme.

Projet d'iradé impérial joint à la note ci-dessus.

M. Ferdinand de Lesseps est autorisé à faire exécuter, par une Compagnie financière dont il est le représentant, les travaux de canalisation de l'isthme de Suez.

Le canal maritime de Suez est déclaré passage neutre, à toujours et en tout temps, pour tous navires de commerce traversant d'une mer à l'autre, sans aucune distinction, exclusion ni préférence de personnes ou de nationalités.

Toutes les puissances étrangères, dont les nationaux sont intéressés, pour leurs navires de commerce, à obtenir la neutralité du passage du canal, seront invitées à adhérer à la précédente déclaration et à en garantir le maintien, d'accord avec la Sublime-Porte.

Le droit spécial du passage, par le canal maritime, à percevoir par la Compagnie, pour l'indemniser des dépenses de construction, d'entretien et d'exploitation, restera fixé au maximum de 10 francs par tonneau de capacité et par tête de passager.

A aucune époque il ne pourra être établi sur les navires, sur les personnes et sur les marchandises passant dans les canaux ou séjournant dans les ports, docks et autres établissements construits et exploités par la Compagnie, aucun droit, impôt ou taxe quelconque ayant pour effet, soit de diminuer les avantages auxquels elle aura droit pendant la durée de la concession maritime limitée à quatre-vingt-dix-neuf ans, soit d'augmenter pour le commerce universel, après l'expiration du privilége de la Compagnie, les charges qui auront pu résulter de l'exercice de ce privilége.

A aucune époque, il ne pourra non plus être établi aucun droit, impôt ou taxe quelconque, ni sur les actions ou obligations émises par la Compagnie, conformément aux dispositions de ses statuts, ni sur la possession ou la transmission de ces titres, ni sur les revenus des titres de la Compagnie.

N.-B. — Ces stipulations ne sont que la reproduction des principes de l'acte de concession.

LI

A M. THOUVENEL, AMBASSADEUR DE FRANCE

ET A MESSIEURS

Le baron PROKESCH, internonce d'Autriche.
De BOUTENIEFF, envoyé extraordin., ministre plénipotent. de Russie.
De SOUSA, envoyé extraordinaire, ministre plénipotentiaire d'Espagne.
Le général DURANDO, envoyé extraord.. ministre plénipot. de Sardaigne.
André CONDURIOTIS, ministre résident de Grèce.
Le baron de HUBCH, ministre résident de Danemark.
Antoine TESTA, ministre résident de Suède.
KEUN, chargé d'affaires des Pays-Bas.
BROWN, chargé d'affaires des Etats-Unis d'Amérique.
JANGIONI, chargé d'affaires de Naples.
JOORIS, chargé d'affaires de Belgique.
WORDSMANN, chargé d'affaires des villes libres d'Allemagne.

Constantinople, 16 janvier 1858.

Afin de continuer à vous tenir au courant de mes démarches auprès de la Sublime-Porte, je m'empresse de vous transmettre copie de deux documents que j'ai lus au nouveau grand-vizir, et discutés avec lui.

LII

A M. GRIFFITH, MEMBRE DU PARLEMENT, A LONDRES.

Constantinople, 20 janvier 1858.

J'ai lu, dans le *Times*, le texte de l'interpellation que vous avez le projet d'adresser au premier lord de la Trésorerie, à la prochaine réunion du Parlement. Il semblerait résulter, de la manière dont vous avez posé la question, que, dans votre opinion, le gouvernement français aurait pris en main l'affaire du canal de Suez, et aurait chargé son ambassadeur, ou tout autre agent délégué par lui, de réclamer l'autorisation de faire exécuter les travaux du canal.

Permettez-moi de vous mettre bien au courant de la situation.

M. de Thouvenel n'a point adressé de note, comme on l'a dit, et il n'a pas été dans le cas de prendre aucune initiative. L'entreprise du canal de Suez, à l'égal de toute autre concession de chemin de fer ou de télégraphe, à laquelle concourent, dans l'empire ottoman, des capitaux particuliers, n'a pas été placée sous le patronage de la France, ainsi que je l'ai déjà déclaré dans tous les meetings anglais dont j'ai publié les comptes rendus.

Bien que j'aie l'honneur d'être Français, et qu'à ce titre j'aie le droit de compter sur la protection d'un gouvernement dont l'influence légitime ne le cède à aucune autre dans le monde, c'est seulement en ma qualité privée de représentant d'une compagnie commerciale que je me suis rendu à Constantinople pour obtenir l'autorisation de pro-

éder à l'exécution des travaux du canal. La Porte est ans ce moment appelée à examiner l'affaire et à prendre ne résolution en dehors de l'action de tout gouvernement tranger. Ami sincère de l'alliance anglo-française pratiuée loyalement de la part des deux nations, j'ai fait tous ıes efforts depuis trois ans pour éviter de donner lieu à n antagonisme politique entre nos gouvernements. Je egarderais comme un immense danger que cet antagoisme éclatât à Constantinople, à propos de la question de uez. Je ne me résoudrais donc à réclamer l'intervention, on pas seulement de la France, mais de toutes les puisances civilisées, que dans le cas où le cabinet de Londres iendrait formuler d'une manière précise et saisissable ne opposition illicite qui, jusqu'à présent, ne s'est maniestée que par des moyens détournés d'intimidation et des nanœuvres occultes se trouvant en contradiction avec le entiment public de l'Angleterre.

LIII

RÉPONSE DE M. GRIFFITH A M. DE LESSEPS.

Londres, 8 février.

J'accuse avec satisfaction la réception de votre lettre me donnant l'avis très-utile que vos démarches, au sujet du canal de Suez, auprès de la Porte, ont été indépendantes de l'appui de M. de Thouvenel, comme ambassadeur de France, et que c'est uniquement avec le caractère de représentant d'une compagnie particulière que vous présentez ce projet à la considération du gouvernement ottoman.

Vous avez vu probablement que j'ai donné l'avertissement à lord Palmerston d'une question sur ce point pour la lui adresser le 19 de ce mois, et je me suis abstenu, suivant l'information que vous avez bien voulu me donner, d'impliquer l'intervention du gouvernement français dans cette affaire.

Signé : GRIFFITH.

LIV

A M. THOUVENEL, A CONSTANTINOPLE.

Constantinople, 22 janvier 1858.

M. Brown, chargé d'affaires des États-Unis d'Amérique, n'a dit que s'il avait connaissance d'une démarche posi-ive faite par l'Angleterre auprès de la Porte contre le per-ement de l'isthme de Suez, entrepris au profit de toutes es nations par une compagnie commerciale, il se ferait un evoir de remettre au Divan *une protestation écrite* au nom e son gouvernement, dont l'intervention est obligée dans oute question où il s'agit de défendre la liberté des com-nunications maritimes.

M. le baron de Prokesch m'a encore répété qu'il était à rotre disposition pour agir d'accord avec vous, quand et comme vous le jugerez à propos.

Tout ceci est bon à noter pour l'occasion.

LV

AU T.-H. M. GLADSTONE, MEMBRE DU PARLEMENT
A LONDRES.

Constantinople, 22 janvier 1858.

Le discours que vous avez prononcé, le 14 août dernier, à la Chambre des Communes a apporté une si grande clarté dans la question du percement de l'isthme de Suez, que je m'en suis servi pour appuyer mes négociations avec le gouvernement ottoman. J'ai l'honneur de vous envoyer un exemplaire du memorandum que j'ai remis à ce sujet au grand-vizir. Je vous communique, en même temps, la copie d'une lettre que j'adresse à l'un de vos collègues du Parlement, afin de le mettre à même de rectifier, conformément à la réalité des faits, les termes d'une interpellation dont j'avais lu l'annonce dans le *Times*. Vos éloquentes paroles, l'autorité de votre nom, la considération qui s'attache à votre caractère ont déjà contribué et contribueront certainement encore à empêcher d'obscurcir et de compliquer une question parfaitement claire et simple par elle-même, et à éviter que des préjugés ou des malentendus regrettables n'apportent du trouble dans les relations des deux pays, dont la mission naturelle est de tenir *ensemble* le drapeau du progrès humain et de la civilisation du monde.

LVI

A M. LE COMTE DE LESSEPS, A PARIS

Constantinople, 27 janvier 1856.

Les dispositions du nouveau grand-vizir Aali-Pacha me sont signalées de tous côtés comme étant des plus favorables. Il résulte seulement de ses habitudes d'indécision et de timidité que si l'on peut davantage compter sur sa parole que sur celle de ses collègues du ministère, il faut faire avec lui une plus grande part au *bakaloum*. Je crois, en outre, découvrir dans ses conversations la pensée qu'il préfère attendre, avant de se décider, les interpellations annoncées au Parlement anglais pour le commencement de février. Ceci me montre que, malgré sa bonne volonté, il a encore plus la crainte de mécontenter Londres que le désir de contenter Paris, et que chez les Turcs, même les meilleurs, il y a toujours lieu d'appliquer le proverbe oriental : « *Une once de crainte fait plus qu'un quintal d'amitié.* » Imbu de cette idée, je n'ai jamais compté, pour la réussite de mon entreprise à Constantinople, que sur le premier mobile. Mes armes sont : *ou la crainte de la France, ou la crainte de voir la Compagnie du canal se passer de la sanction de la Porte.*

Je n'emploierai le dernier moyen, qui a ses inconvénients et ses dangers dans ce moment, qu'à défaut du premier. C'est pourquoi je ne me presse point, comprenant que ce serait donner de la force et une certaine apparence de raison à l'opposition gouvernementale anglaise que de

faire intervenir la France, avant que des capitaux libres de toute attache politique aient formé la Compagnie. Il est vrai que cette situation contient un cercle vicieux, car le but de l'opposition anglaise est d'empêcher les capitaux de se présenter; mais mes efforts doivent tendre à démontrer aux yeux de tout le monde que nos ennemis sont à bout d'arguments, et lorsque nous aurons la galerie pour nous, nous pourrons hardiment franchir le Rubicon.

Je parle donc moins de l'appui du gouvernement français, et je déclare que son action, à laquelle les autres États sont disposés à se joindre, ne me fera pas défaut, lorsque je le réclamerai.

LVII

A M. THOUVENEL, A CONSTANTINOPLE.

Constantinople, 6 février 1858.

J'ai eu ce matin un long entretien avec Aali-Pacha. Je lui ai expliqué notre situation réciproque avec une entière franchise, lui communiquant mes correspondances de Londres, de Paris et d'Égypte. Voyant que je ne voulais pas le pousser trop vivement et que je tenais compte des difficultés de sa situation, il ne m'a pas caché qu'il désirait attendre le résultat des interpellations du Parlement anglais. Je lui ai remis, après lui en avoir donné lecture, l'extrait ci-joint contenant les instructions que j'ai reçues du vice-roi d'Égypte. Il approuve les bons sentiments exprimés par Mohammed-Saïd et il semble être d'accord avec lui.

Extrait des instructions du Vice-Roi d'Égypte

Remis à Aali-Pacha, grand-vizir).

Tâchez de faire comprendre combien il est important, pour la dignité de l'Empire et pour son indépendance intérieure, d'accorder, sans plus tarder, l'autorisation qui a été sollicitée et qui avait été admise en principe, il y a trois ans.

Le juste désir que la Turquie doit avoir de faire preuve d'indépendance intérieure ne peut raisonnablement rencontrer aucun obstacle sérieux de la part des puissances qui se sont réunies pour garantir l'indépendance extérieure de la Turquie.

Je ne suis qu'un simple Pacha, et cependant, après avoir annoncé publiquement mon projet à tous les représentants des

puissances étrangères, personne ne s'est avisé de me faire des reproches ; je n'ai recueilli, au contraire, que des félicitations. Que l'on agisse de même à Constantinople, et si, par hasard, l'on rencontrait quelque opposition, que l'on demande de formuler par écrit les motifs d'une telle opposition.

Un plus long délai ne pourrait amener que des froissements et des difficultés. Du moment que la science a démontré la possibilité d'une entreprise si évidemment utile à tout Empire, il ne convient pas d'attendre que l'opinion générale se soulève contre des résistances injustifiables ou contre une attitude passive tout à fait propre à donner raison à ceux qui se refusent à croire qu'il puisse exister chez nous, pour le présent ou pour l'avenir, des éléments d'initiative et de vitalité nationales. Enfin, vous ne manquerez pas de vous servir des arguments et des antécédents relatifs au chemin de fer entre Alexandrie et Suez, antécédents qui ont résolu en fait la communication par l'Égypte, entre la Méditerranée et la mer Rouge, sans objection de la part de qui que ce soit.

Revenez en Égypte le plus tôt possible. Si l'on n'a que de bonnes intentions, on a eu tout le temps nécessaire pour se décider, puisqu'il ne s'agit dans ce moment que d'autoriser la Compagnie universelle à exécuter les travaux, à ses risques et périls, sans nous imposer aucun sacrifice.

Il ne faut pas mêler ensemble deux questions distinctes, ni vouloir les résoudre à la fois. Il y a, en effet, dans cette affaire, deux questions bien séparées : celle de l'exécution et celle de la neutralité. Commençons par la première, sans laquelle la seconde n'existe pas. Il sera ensuite facile de s'entendre sur les meilleurs moyens d'assurer la neutralité du passage sans nuire à l'exécution, car l'on aura devant soi plusieurs années, s'il devenait nécessaire de poursuivre de longues négociations. En procédant autrement, on montrerait, dès aujourd'hui, que l'on ne veut rien faire, et alors il serait inutile de perdre votre temps à Constantinople.

Je sais que l'on cherche souvent à exciter, auprès de la Porte, des défiances contre l'Égypte. Il ne manque pas de gens non plus qui voudraient altérer ma confiance dans la justice de mon souverain et mon dévouement absolu aux intérêts de

l'Empire. Le canal de Suez est un thème dont nos ennemis ou des esprits faux peuvent se servir pour s'efforcer de jeter des germes de mésintelligence entre un souverain loyal et un vassal fidèle ; mais ni l'un ni l'autre ne se laissera détourner de son but, qui est de veiller ou de concourir à la prospérité commune. Une des œuvres qui contribuera le plus à cette prospérité sera certainement l'ouverture de la voie maritime qui reliera entre elles les parties les plus importantes de l'Empire.

Lettre du Caire, 6 février 1858.

Avant-hier, le consul anglais, M. Green, s'est rendu chez le vice-roi, et lui a lu une lettre de lord Clarendon contenant des remercîments du gouvernement anglais pour toutes les facilités accordées au transport des troupes. Mais à cette occasion, M. Green a dit que toutes les nouvelles données par M. de Lesseps sur la bonne marche et le succès probable du canal, à Constantinople, n'étaient pas conformes à ses informations ; que M. Alison, chargé de l'ambassade anglaise en l'absence de lord Sratford, avait communiqué à Aali-Pacha des lettres de lord Palmerston s'opposant au canal, et que Aali-Pacha avait pris *par écrit* l'engagement de ne pas accorder le firman, sans le consentement de l'Angleterre.

Ces détails ont été répétés presque publiquement devant le palais du vice-roi, en présence de plusieurs personnes, par Moustapha-Bey, neveu de Son Altesse.

Le vice-roi aurait répondu d'une manière parfaitement sensée, qu'en ce qui le concernait, il avait déjà depuis trois ans donné la concession du canal, qu'il n'était plus le maître de la question, que le divan en était saisi, et que c'était à Constantinople que l'Angleterre devait adresser ses réclamations, si elle avait à en faire.

LVIII

A S. A. AALI-PACHA, GRAND-VIZIR.

(Particulière.)

Constantinople, 24 février 1858.

Comme il peut vous être utile de connaître les impressions de l'extérieur, et surtout de l'Angleterre, concernant la question du canal de Suez, je crois devoir vous communiquer particulièrement, en original, une lettre que je reçois, de Londres, d'un Anglais. Plusieurs des observations contenues dans cette lettre, que je vous serai obligé de me renvoyer, sont pleines de bon sens, de franchise et de vérité.

Il est, en effet, bien temps, pour la dignité de la Turquie, de se décider. J'ai compris, ainsi que je vous l'ai dit hier, que les circonstances ne vous permettraient point de remplir la promesse que vous aviez bien voulu me faire de provoquer cette décision, *avant le 3 mars*, mais permettez-moi de vous rappeler que, d'après les instructions que je vous ai montrées, il me serait difficile, sinon impossible, d'attendre au delà du 15 mars.

Les grippes de plusieurs de vos collègues ne me paraissent pas devoir servir de motif plausible à un ajournement; car la question, qui consiste à accorder l'autorisation d'exécuter des travaux d'utilité publique, étant ici à l'étude depuis trois ans et étant tout à fait intérieure, regarde exclusivement le grand-vizir, qui, en définitive, est seul responsable d'une solution, bonne ou mauvaise,

envers son souverain, envers son pays, et envers l'opinion du reste du monde.

Je me suis empressé d'écrire hier en Égypte que Votre Altesse avait formellement nié qu'elle eût engagé sa liberté d'action vis-à-vis d'aucune puissance, et qu'elle n'avait fait à ce sujet aucune déclaration *verbale* ou *écrite* à aucun diplomate étranger. Voici, d'ailleurs, une explication que je trouve dans un journal étranger et que je crois utile de vous communiquer :

Extrait de la lettre de Londres communiquée à Aali-Pacha.

Sont-ils donc si aveuglés à Constantinople qu'ils transmettent leur *dépendance* à l'Angleterre qui *la* trompe, *lui* fait peur et *la* méprise par conséquent. Si le sultan agit sous sa propre responsabilité, l'Angleterre changera son étonnement pour le *respect;* mais ne lui fera pas du mal... jamais. Quand les Turcs s'éveilleront-ils pour donner le firman? ils ont dormi assez longtemps.

Article communiqué au Grand-Vizir et accompagnant la lettre précédente.

Sous le gouvernement de lord Palmerston, des menaces ont été faites, tant à Londres qu'à Constantinople, à des agents supérieurs et hauts fonctionnaires de la Turquie. On s'est efforcé de leur persuader que si la Porte-Ottomane se montrait favorable à cette œuvre, elle s'attirerait à tout jamais l'*inimitié* de l'Angleterre, et que, de plus, elle pourrait provoquer une lutte entre l'Angleterre et la France, lutte dont la Turquie aurait à souffrir.

Lorsque le ministère de lord Derby remplaça l'administration de lord Palmerston, le gouvernement du sultan eut le désir de profiter de cette occasion pour donner le firman conte-

nant ratification de la concession octroyée par le vice-roi d'Égypte pour le percement de l'isthme de Suez.

Une dépêche de la Porte fut adressée à son représentant en Angleterre, M. Mussurus, portant invitation de faire savoir à lord Malmesbury que le gouvernement du Sultan, ne voulant pas agir en cette affaire à l'*insu* du gouvernement britannique, désirait connaître l'opinion du nouveau ministre du Foreign-Office, à ce sujet.

Lord Malmesbury répondit à M. Mussurus que lui et ses collègues partageaient, sous ce rapport, l'opinion du ministère précédent, et qu'ils persévéreraient dans l'opposition que leurs prédécesseurs avaient faite à l'entreprise; il ajouta qu'il remarquait avec plaisir, dans la communication de la Porte, qu'on ne ferait rien *sans le consentement de l'Angleterre*. C'est ainsi qu'il lui plaisait de traduire les mots *à l'insu* employés par le gouvernement ottoman.

Cette réponse de lord Malmesbury excita une grande surprise à Constantinople. Le Divan s'empressa de charger son ambassadeur à Londres de déclarer qu'il n'avait jamais entendu aliéner sa liberté d'action dans une question d'administration intérieure, ni faire dépendre sa propre décision de la décision d'un gouvernement étranger; qu'enfin si, par déférence pour un allié, il avait annoncé qu'il n'agirait pas à son *insu*, il n'avait pas entendu par là faire dépendre la solution de l'affaire du *consentement* du cabinet anglais.

Tel est, au point de vue diplomatique, l'état actuel de la question du canal de Suez entre la Porte et le gouvernement britannique. Ce que vous pouvez considérer comme certain, c'est que les hommes d'État de la Turquie, voyant que le ministère anglais n'ose pas avouer au Parlement les démarches de sa diplomatie, ne se font plus d'illusion sur la puérilité et l'inutilité d'une opposition qui n'a pas pu résister à une discussion publique.

LIX

NOTE REMISE A S. E. FUAD-PACHA, MINISTRE DES AFFAIRES ÉTRANGÈRES.

Constantinople, 11 mars 1858.

M. Lange, représentant anglais à Londres de la Compagnie du canal, m'ayant informé que lord Malmesbury allait répondre à une requête qu'il lui avait adressée, pour connaître les intentions du nouveau cabinet, au sujet du canal, j'ai écrit à M. Lange de communiquer cette réponse, dès qu'il la recevrait, à M. Mussurus.

Il serait à désirer que S. E. Fuad-Pacha voulût bien inviter par le télégraphe M. Mussurus à informer le plus promptement possible la Porte de l'opinion du ministère Derby sur la question de Suez.

LX

A S. A. AALI-PACHA, GRAND-VIZIR.

Constantinople, 17 mars 1858.

Suivant la promesse que j'ai faite hier à Votre Altesse, je lui communique la copie de la requête remise à lord Malmesbury par le représentant anglais de la Compagnie anglaise du canal, à Londres.

Je m'étonne de ne pas avoir encore, par le télégraphe, la substance de la réponse qui avait été annoncée par lord Malmesbury comme devant être remise le 13.

Mais dans le cas où cette réponse ne serait pas assez concluante pour être envoyée par le télégraphe, nous aurons toujours à notre disposition les interpellations du Parlement et nous ferons tout ce qui sera nécessaire pour obliger le cabinet de Londres à s'expliquer catégoriquement.

Soyez certain que je m'identifierai avec vos propres vues et que loin d'être pour vous un embarras, je ne puis être, dans l'intérêt de la Turquie, que votre auxiliaire énergique et dévoué. Ce rôle me sera d'autant plus facile qu'il s'appuie sur la confiance la plus complète dans le caractère et les lumières de Votre Altesse.

Note de M. Lange à lord Malmesbury, en date de Londres, 6 mars 1858, dont copie jointe à la lettre précédente.

En ma qualité de sujet anglais et comme représentant de la Compagnie universelle du canal maritime de Suez en Angleterre, je viens exposer à Votre Seigneurie les faits suivants sur lesquels je me permets d'appeler son attention.

Depuis trois ans et demi que la question du canal de Suez est à l'étude, elle a été techniquement et scientifiquement résolue de la manière la plus complète, comme le prouveront à Votre Seigneurie les documents que j'ai l'honneur de lui adresser. Dans le courant de l'année dernière (avril, mai et juin), vingt meetings, devant lesquels s'est présenté M. Ferd. de Lesseps avec moi, se sont prononcés unanimement, dans les principales cités commerciales de la Grande-Bretagne, en faveur de cette entreprise qui doit ouvrir, vers les Indes, la Chine et l'Australie, une route deux fois plus courte.

Avant les meetings de 1857 et dès l'année 1855, la Compagnie des Indes-Orientales avait donné par écrit son adhésion. D'autres Compagnies commerçantes, comme la Compagnie péninsulaire et orientale, par exemple, avaient également assuré leur appui au concessionnaire.

Dans le Parlement, les hommes les plus considérables, parmi lesquels je puis citer M. Gladstone, se sont prononcés pour que la question du canal de Suez n'éprouve aucune entrave politique de la part du gouvernement anglais. Ces jours-ci, dans la séance du 19 février 1858, M. Gladstone a rappelé encore la déclaration qu'il avait développée dans la séance du 14 août 1857.

Lord Palmerston, dans cette dernière séance, déclarait, de son côté, qu'il ne s'opposait à l'ouverture de l'isthme de Suez que dans l'intérêt de la Turquie, et il justifiait, par cet intérêt seul, la pression exercée, depuis trois ans, par l'ambassadeur anglais sur la Porte-Ottomane, qui était disposée, dès le début, à donner sa ratification et qui l'est encore aujourd'hui.

En effet, je le déclare en fidèle Anglais et avec la loyauté la plus parfaite, et en me fondant sur les graves autorités que je viens de mentionner, l'ouverture de l'isthme de Suez ne peut avoir de toute manière, pour notre pays, que les conséquences les plus heureuses. Si un canal maritime eût joint les deux mers, quel immense avantage n'aurions-nous pas eu pour envoyer promptement dans les Indes les renforts nécessaires contre l'atroce insurrection des cipayes ! Quelle rapidité aurait eue la répression et que de malheurs épargnés ! Une faible partie de nos troupes a pu seule emprunter la voie de la mer

Rouge, la véritable voie des Indes, comme l'a si éloquemment démontré lord Derby dans la séance du 5 décembre 1857. Mais que n'eût-ce point été, si un canal à grande section eût permis à nos bâtiments de passer sans le moindre embarras d'une mer dans l'autre.

J'ajoute, monsieur le comte, qu'aux deux extrémités de ce canal, et pour le protéger à notre profit, nous avons Malte au nord, Aden au sud.

Il semble donc que si une puissance au monde doit désirer ardemment que le canal de Suez s'accomplisse, c'est l'Angleterre; et les événements récents qui viennent d'ouvrir la Chine à notre industrie ne sont pas de nature à diminuer ce désir.

Puis, monsieur le comte, je rappellerai à Votre Seigneurie, comme M. Gladstone le faisait devant la Chambre des communes, les sympathies unanimes et enthousiastes dont cette magnifique entreprise a été l'objet sur le continent. Ces sympathies doivent être prises en considération avec d'autant plus de soin qu'elles viennent de nos alliés.

La France officielle s'est prononcée par l'organe de quatre-vingts conseils généraux et de cinquante-une chambres de commerce, toutes unanimes comme nos meetings. L'Autriche s'est prononcée, par l'organe de ses principaux ministres, dans plusieurs occasions solennelles, MM. de Bruck, de Toggenburg, de Thun, etc., etc. Le Piémont a donné son ministre des travaux publics, M. Paléocapa, à la commission internationale chargée d'élaborer toutes les études du canal maritime de Suez. La Prusse, la Hollande, l'Espagne, l'Italie dans ses divers États, la Grèce, ont fait des manifestations également significatives. En un mot, on peut dire que le monde entier attend, avec une vive impatience, la réalisation de cette entreprise bienfaisante qui doit être utile à toutes les nations sans nuire à aucune.

Serait-il d'une politique prudente de froisser des sentiments aussi légitimes? Et le cabinet anglais ferait-il bien de persévérer dans une opposition que rien ne semble justifier, au risque de s'aliéner des sympathies dont nous pouvons avoir besoin dans bien des cas? Je viens donc demander à Votre Seigneurie s'il entre dans ses vues de laisser à la Porte-Ottomane toute sa

liberté d'action dans la question du canal de Suez. Cet acte d'indépendance de la part de la Porte contribuerait à lui rendre une force morale qu'il est de l'intérêt de l'Angleterre de lui conserver ; et le Divan serait fort heureux de saisir cette occasion de s'honorer en satisfaisant à un désir qu'il nourrit depuis longtemps.

Je me permets de m'adresser directement à vous, monsieur le comte, afin d'éviter s'il est possible, dans le sein du Parlement, de nouveaux débats qui, dans l'état actuel de nos relations extérieures, ne seraient peut-être pas sans inconvénient, et je prie Votre Seigneurie de ne voir dans ma démarche qu'une preuve de ma déférence pour elle et de mon sincère patriotisme.

LXI

A M. LE COMTE DE LESSEPS, A PARIS.

Constantinople, 30 mars 1858.

Voici un billet que m'écrit ce matin M. Thouvenel :

J'ai vu Aali-Pacha et Fuad-Pacha ; je les ai trouvés l'un et l'autre dans les mêmes dispositions, c'est-à-dire *toujours favorables au canal et très désireux d'établir publiquement que la Porte n'oppose de son chef aucun obstacle à la réalisation de votre grande entreprise.* Le langage d'Aali-Pacha a une nuance de fermeté et de décision dont il y a lieu de tirer bon augure. Nos communications lui ont fait plaisir.

LXII

M. D. A. LANGE, LONDRES.

Constantinople, 31 mars 1858.

Pour mieux juger votre situation actuelle à Londres et pour en tirer le meilleur parti possible, récapitulons un peu ce qui s'y est passé depuis la remise de votre requête à lord Malmesbury. Le 6 de ce mois, vous avez consigné cette requête, en demandant une audience. Le 11 le secrétaire particulier de lord Malmesbury vous avait annoncé que la réponse de lord Malmesbury vous serait envoyée par le Foreign Office le surlendemain. Le 13, ne voyant rien venir, vous écrivez à lord Malmesbury qui, cette fois, vous fait prévenir verbalement par son secrétaire que le ministre répondra publiquement au Parlement à l'occasion de la motion Griffith annoncée pour le 26. Le 27, je reçois de vous une dépêche télégraphique ainsi conçue : « Aucune intention « de faire opposition à des travaux publics. Mais le moment « n'est pas venu de prononcer une déclaration sur le ca- « nal. Le Parlement est ajourné au 12 avril. »

Postérieurement à l'arrivée de cette dépêche, je reçois votre lettre antérieure, du 16, où vous parlez de votre entretien avec M. Mussurus, l'ambassadeur de Turquie. Ce dernier, *tout en se montrant très-dévoué au canal*, vous a dit qu'il ne pouvait pas, sans instructions de Fuad-Pacha, se joindre à vous pour demander à lord Malmesbury de s'expliquer sur les intentions du cabinet au sujet de la question de Suez. Or, que s'était-il passé avant même votre visite à l'ambassade ottomane? M. Mussurus avait

reçu de son gouvernement l'ordre de demander au ministère Derby son opinion sur le canal de Suez; et *il avait déjà fait connaître, par le télégraphe, à la Porte* que la nouvelle administration anglaise *continuerait l'opposition faite par lord Palmerston.* La dépêche explicative de M. Mussurus est arrivée à Constantinople par le dernier courrier ordinaire; il s'y trouvait joint un billet privé de lord Malmesbury dont j'aurai la copie.

On pourrait se demander, comme le fait Figaro dans la comédie de Beaumarchais : « Qui trompe-t-on ici? » Moi je pense que c'est le Parlement et le peuple anglais; car si ce sont les promoteurs du canal que l'on a l'intention de tromper, on se tromperait soi-même, et il arrivera, en fin de compte, ce qui arrive habituellement lorsque l'on n'est pas sur un bon terrain, c'est que l'on ne pourra pas y rester et que l'on n'aura reculé que pour mieux sauter.

Je comprends que les membres du Divan dirigeant les affaires d'un pays faible et désorganisé, et qui paraît fatalement placé sous la dépendance des États qui l'ont secouru au moment du danger, s'abstiennent de faire ce qui est dans leurs propres intérêts et ce qui est reconnu par eux-mêmes comme utile à l'empire, lorsqu'ils rencontrent l'opposition de l'un des États protecteurs; cette opposition a beau être détournée comme dans l'affaire de Suez, elle n'en exerce que plus d'influence sur des esprits timorés, quand on pense que depuis trois ans lord Palmerston et ses agents n'ont cessé de menacer la Turquie de *l'hostilité de l'Angleterre, si elle osait ratifier la concession du vice-roi d'Égypte*, et ont été jusqu'à faire prévoir que, dans ce cas, *elle serait la cause d'une guerre entre l'Angleterre et la France.* Sachez que, si jamais le Parle-

ment ordonnait une enquête sur les faits que j'avance ici, je serai en mesure d'en fournir la preuve.

Après vous avoir dit ce que je comprenais de la part de la Porte, je vous laisse le soin de qualifier ce que je ne comprends pas de la part des hommes d'État qui sont chargés de diriger les destinées d'une nation puissante, libre et indépendante, et dont j'ai éprouvé moi-même la loyauté et la bonne foi.

Vous êtes Anglais, vous aimez votre pays, et je ne veux me laisser aller à aucune expression qui pourrait blesser votre susceptibilité. Je me borne à vous inviter à ne rien négliger, d'accord avec nos amis et adhérents, pour que, muni des renseignements que je vous donne, la mauvaise partie de vos compatriotes ne l'emporte pas sur la bonne.

Vous m'informez que les amis de lord Palmerston soutiennent que le grand-vizir et ses collègues *ne sont pas sincères avec moi*, et qu'ils ne voudront pas du canal quand même la réponse de lord Malmesbury serait favorable. Cette manœuvre est encore un faux-fuyant dont je dois faire justice. Le bonheur veut que le grand-vizir actuel soit un homme honnête en même temps que fort distingué, et s'il n'a pas plus de courage ni d'initiative, il faut en attribuer surtout la cause à la faiblesse du pays qu'il représente. J'ai entre les mains *l'assurance écrite que Aali-Pacha et Fuad-Pacha sont tous les deux favorables au canal*, et qu'ils sont désireux *d'établir que la Porte n'oppose de son chef aucun obstacle à la réalisation de mon entreprise.*

On se ferait une grande illusion en Angleterre si l'on croyait que la France et toutes les autres puissances ne me soutiendront pas, le jour où *je serai forcé* de réclamer leur intervention et leur appui.

Voici ce que l'on m'écrit de Vienne, le 14 mars : « Au

nom du prince de Metternich et des ministres... je vous assure que l'intérêt de l'Autriche pour votre grande entreprise est toujours le même, c'est-à-dire inébranlable. Tenez-vous donc aux réalités, aux démonstrations publiques, à l'intérêt que vous a exprimé l'archiduc Maximilien et même S. M. l'Empereur, à l'occasion de votre dernière audience. »

L'ambassade de Russie était la seule qui, jusqu'à présent, n'eût pas encore reçu l'autorisation de se joindre à l'ambassade de France pour appuyer le canal. Elle vient de recevoir cette autorisation.

Ainsi, nous avons maintenant pour nous, avec notre base capitale et persévérante du vice-roi d'Égypte, la Turquie, qui ne fait aucune objection, pourvu qu'elle soit débarrassée de l'opposition anglaise, ou qu'elle soit garantie des suites de cette opposition par l'appui de la France, secondée dans cette circonstance par toutes les autres puissances. Il ne nous reste donc plus qu'à pousser dans ses derniers retranchements l'ancienne hostilité du système de lord Palmerston et à obliger le nouveau cabinet Derby à déclarer publiquement et catégoriquement s'il est ou non l'héritier responsable d'un pareil système. S'il rentre dans la bonne voie, les choses iront toutes seules; s'il persévère dans la mauvaise, nous emploierons les grands moyens et nous ne manquerons pas de réussir. Ce n'est plus pour moi qu'une question de patience.

LXIII

A S. A. AALI-PACHA, GRAND-VIZIR.

Constantinople, 4 avril 1858.

Le dernier courrier m'a apporté une lettre de Londres, en date du 23, qui continue à me rendre compte des progrès faits dans l'opinion du Parlement sur la question de Suez.

Pour aider au travail de préparation qui se poursuivra jusqu'à la réouverture du Parlement, j'ai écrit, le 11 mars, à M. Lange une lettre dont je communique à Votre Altesse un extrait. Cette lettre met à nu une situation dans laquelle les Anglais, pour leur honneur, ne peuvent point rester.

Il me paraît utile, afin de contribuer à éclairer Votre Altesse dans les décisions qu'elle est appelée à prendre, de lui faire connaître toute ma pensée ; et, à cette occasion, je me permets de lui rappeler deux faits dont je l'ai entretenue verbalement et dont il est à propos de garder le souvenir.

Le premier de ces faits est l'existence d'une dépêche de lord Ellenborough adressée à son gouvernement, lorsqu'il était gouverneur général des Indes, et dans laquelle il disait que pour assurer à l'Angleterre sa prépondérance dans le monde entier, il lui fallait avoir un pied dans l'Inde et *l'autre en Égypte*. Le second fait est tout récent, il est tout aussi caractéristique et j'en suis personnellement le témoin : des ouvertures m'ont été faites à moi-

même, il y a deux ans, à Londres, par un personnage officiel, à la suite d'une conversation avec lord Palmerston. Il résultait de ces ouvertures que si je voulais admettre que *l'Angleterre devait prendre possession de Suez et garder ainsi le passage du canal*, l'opposition du cabinet anglais *cesserait*. La manière dont j'ai repoussé une semblable éventualité explique la persistance de l'hostilité de lord Palmerston, et contre le canal et contre ma personne. On avait cependant cherché à me faire passer pour l'agent de je ne sais quelle politique mystérieuse de démembrement de l'empire ottoman. Aujourd'hui, tout homme qui réfléchit et qui est au courant des choses doit savoir à quoi s'en tenir sur ce sujet, et sur la question des défiances que l'on s'était efforcé d'exciter contre l'Égypte afin de détourner l'attention de tendances d'envahissement réellement redoutables. J'ai la conviction que, si de pareilles tendances n'étaient pas arrêtées par l'exécution du canal de Suez, la Turquie dans vingt ans ne posséderait plus un pouce de terrain sur le littoral de la mer Rouge.

LXIV

AU MÊME.

Constantinople, 15 avril 1858.

Je m'empresse de vous traduire, d'après le *Times* du 27 mars, le compte rendu de l'interpellation qui a eu lieu sur le canal de Suez, dans la séance de la Chambre des communes du 26.

M. Griffith s'est levé pour demander au chancelier de l'Échiquier si, malgré les facilités que le canal de Suez offrirait aux communications de l'Angleterre avec ses possessions de l'Est, et malgré le désir manifesté par les nations continentales que le projet soit promptement exécuté, le gouvernement de Sa Majesté croyait opportun de s'opposer au percement de l'isthme de Suez....

Le chancelier de l'Échiquier a regretté qu'une question d'une importance aussi grande que celle qu'il reconnaît à l'exécution du canal de Suez n'ait pas été posée dans un moment où l'on aurait pu y donner plus d'attention qu'il ne serait possible de le faire, à une époque où la Chambre était si peu nombreuse.

Il a dit ensuite que la question se présentait sous deux points de vue : le point de vue scientifique et le point de vue politique. Qu'en ce qui concerne le côté scientifique, il aurait désiré que le membre pour Withby (M. Stephenson) fût présent. Ce membre avait déjà, dans une autre occasion, exprimé la conviction que l'entreprise du percement de l'isthme de Suez était une vaine tentative, et que les capitaux engagés ne procureraient jamais de revenus; que, dans ces circonstances, le gouvernement ne pourrait guère donner son approbation au projet, avant d'avoir consulté des hommes compétents.

Quant aux considérations politiques, le chancelier de l'Échi-

quier a dit que, malgré sa conviction que l'on ne verrait jamais le gouvernement anglais s'opposer à l'exécution de travaux d'utilité publique dans aucune partie du monde, l'affaire en question était d'une nature si délicate, qu'il ne se hasarderait pas dans ce moment à exprimer une opinion décisive; mais que si la possibilité de l'exécution et l'utilité commerciale du projet étaient démontrées, il serait prêt à donner des explications sur la manière de voir du gouvernement relativement au côté politique de la question. Le chancelier de l'Échiquier termine en disant que, d'après les informations qu'il a recueillies, il pensait que l'entreprise projetée serait une vaine tentative, mais que le moment de prononcer une dernière opinion n'était pas encore venu. (Très-bien! très-bien!)

La motion pour l'ajournement du Parlement est ensuite adoptée.

M. Barthélemy Saint-Hilaire a répondu, dans notre journal, à M. Disraëli, de la manière suivante :

Nous croyons que le cabinet Derby vient de faire une faute grave en continuant sur la question du canal de Suez la politique de lord Palmerston. Il n'était pas tenu de prendre cette solidarité compromettante.

Dans la réponse de M. le chancelier de l'Échiquier, il y a deux côtés, comme il l'a dit lui-même : le côté scientifique et le côté politique. Nous dirons quelques mots de l'un et de l'autre.

Scientifiquement, la réponse du ministre n'en est pas une; et, malgré tout le respect que nous avons pour le talent de M. Disraëli, nous devons la regarder comme non avenue. Dans la question du canal de Suez, M. Robert Stephenson n'est pas une autorité qu'on puisse invoquer. La réfutation de son opinion par la commission internationale, se joignant tout entière à l'illustre M. Paleocapa, est écrasante. M. R. Stephenson, qui n'a pas vu les lieux et qui n'a point suivi le tracé du canal, a commis autant d'erreurs qu'il a dit de mots. Sa théorie sur le niveau des deux mers a fait sourire tous les ingénieurs de l'Europe. Enfin, M. R. Stephenson lui-même a passé condamnation, et il n'a pas répliqué à la réfutation que

des juges compétents ont infligée aux assertions portées par lui à la tribune.

M. Disraëli, en appelant M. Stephenson à son aide, a donc mal choisi l'autorité sur laquelle il compte s'appuyer. Lord Palmerston avait une première fois fait ce faux pas; on était en droit d'espérer qu'on ne renouvellerait pas cette épreuve peu encourageante.

Quant à cette hypothèse avancée par M. Disraëli, que le canal est impraticable, nous nous permettrons de le renvoyer au rapport de la commission internationale et aux rapports des académies des sciences de Paris, de Vienne et de la Haye, sans parler de beaucoup d'autres sociétés savantes. En outre, M. le chancelier de l'Échiquier suppose, comme lord Palmerston, que le canal ne sera pas rémunératoire. C'est là une question qui ne regarde que les futurs actionnaires, et quand nous voyons le tonnage anglais passant par le cap de Bonne-Espérance s'accroître à lui seul de 120,000 à 180,000 tonnes par année, les revenus du canal nous semblent assurés. L'ouverture de la Chine, comme la réorganisation de l'Inde, calmerait toutes nos craintes, si jamais nous avions pu en avoir.

Mais si le canal est impraticable, pourquoi le redoutez-vous? Laissez-le faire alors en toute liberté. La nature est là pour châtier les imprudents qui s'en iraient follement la braver sans savoir quels sont les obstacles invincibles qu'elle leur oppose. Si le canal n'était pas aussi facile qu'il l'est en effet, vous ne vous étudieriez pas depuis trois ans à le combattre par votre diplomatie avant de le combattre au grand jour de la tribune britannique.

Voilà pour le côté scientifique.

Le côté politique ne nous semble pas malheureusement plus fort. Le cabinet refuse de s'expliquer pour le moment; mais ce silence, commenté par les déclarations qui précèdent, est trop clair, et il est manifeste que le cabinet actuel n'est pas plus favorable que le cabinet de lord Palmerston.

Nous ne pouvons que répéter au cabinet Derby la déclaration faite en plein Parlement par l'illustre M. Gladstone répondant au précédent *leader* de la Chambre des communes : « *L'Angleterre a besoin de la coopération bienveillante de l'Europe et*

de sa grande alliée la France pour la solution des questions orientales. C'est une haute imprudence de s'aliéner ce bon vouloir si nécessaire, en refusant, sans aucun motif, l'ouverture de l'isthme de Suez, demandée par l'Europe entière, comme elle est demandée par le commerce anglais lui-même. »

Le cabinet Derby aurait dû se dire, selon nous, que l'Angleterre, dans les circonstances actuelles moins que dans toute autre, ne doit pas froisser les désirs légitimes et officiellement manifestés de la Sardaigne, de l'Autriche, de la Hollande, de l'Espagne, de toute l'Italie, de la Grèce, de la Turquie et de l'Égypte. Elle ne doit pas négliger l'opinion bien connue de la Russie et des États-Unis. C'est donc le monde entier que la Grande-Bretagne met contre elle. C'est déjà beaucoup. Mais quand on a pour soi la vérité et la justice, il est beau et même quelquefois il est sage de défier le monde. Par malheur, dans la question du canal de Suez, la vérité et la justice sont contre le cabinet anglais ; et ce n'est pas la prise de Périm qui fera pencher la balance de son côté.

Ajoutez que l'Angleterre, en s'opposant à une voie nouvelle de communication entre les peuples, donne un démenti flagrant à ces théories dont elle se fait gloire dans ses rapports généraux avec les nations. La liberté du commerce ne peut pas consister à fermer les grandes voies que doit suivre le commerce du monde. Il y a un grand péril, en même temps qu'une contradiction peu honorable, à vouloir se faire un monopole de la navigation de la mer Rouge.

Ces considérations sont très-graves, et nous ne craignons pas d'affirmer qu'elles méritent toute l'attention des hommes d'État auxquels nous les recommandons. Nous espérons bien qu'elles se produiront sous une forme ou sous une autre dans le sein du Parlement. Dans une assemblée politique de cet ordre, il doit y avoir une foule d'esprits frappés de ces réflexions comme nous le sommes nous-mêmes.

Quant à nous, la réponse de M. Disraëli ne nous émeut pas plus que celle de lord Palmerston. Nous savons trop tout ce que vaut notre cause pour être un instant ébranlés par ce nouvel obstacle que, pour nos adversaires bien plus que pour nous, nous eussions désiré ne pas trouver sur notre chemin.

LXV

A M. D. A. LANGE, AGENT DE LA COMPAGNIE UNIVERSELLE DU CANAL DE SUEZ, EN ANGLETERRE.

Constantinople, 15 avril 1858.

Je vous ai résumé, dans une dépêche télégraphique du 11, ma pensée sur la réponse de M. Disraëli. Cette dépêche était ainsi conçue :

M. Disraëli parle de sanction anglaise. C'est une prétention absurde. Personne n'attend une pareille sanction.

La seule question est de savoir si lord Derby continue les menaces de lord Palmerston envers la Turquie désirant le canal.

Toute la question est là. J'espère que s'il y a des interpellations nouvelles et une discussion sérieuse, on ne se livrera plus à des divagations perfidement calculées. Ce sera heureux pour l'honneur de votre Parlement et de votre pays. Mais le succès de notre entreprise ne peut plus être compromis par une semblable opposition, et, au point où l'affaire est arrivée aujourd'hui, elle ne dépend plus, Dieu merci, de la vieille politique de quelques-uns de vos hommes d'État.

Je suis parvenu à une situation où les forces qui sont disposées à m'aider me suffisent pour réussir contre les efforts des opposants. Je répéterai ici ce que je disais l'année dernière dans un meeting à Londres, avec l'approbation unanime des assistants : « *Mon affaire ne se fera pas* « *avec ceux qui n'en veulent pas, mais avec ceux qui en*

« *veulent;* » et comme les derniers sont plus nombreux et plus puissants que les premiers, et que de plus ils ont raison, je me permettrai de marcher et d'exécuter, en me passant de ceux *qui se mettront sur mon chemin.*

La Porte, qui *repousse hautement toute solidarité avec l'opposition du cabinet anglais*, attend toujours que le ministère Derby ait donné les explications publiques qu'il a promises sur sa politique touchant le canal de Suez. Si ces explications sont douteuses ou si elles sont franchement contraires, la Compagnie universelle du canal, armée de la concession égyptienne à laquelle le sultan déclare ne point s'opposer en ce qui le concerne, passera outre et exécutera avec les capitaux dont elle dispose. Ce sera pour elle la meilleure manière de répondre à l'objection si persistante de l'impraticabilité de l'entreprise.

LXVI

A M. DE NEGRELLI, A VIENNE.

Constantinople, 17 avril 1858.

Je vous envoie copie de ma dernière lettre à l'agent de la Compagnie en Angleterre ; vous verrez que je suis prêt à me passer de la ratification officielle de la Porte, puisque j'ai son adhésion officieuse.

En effet, que l'opposition anglaise soit destinée à continuer sourdement ou à se manifester officiellement, il n'y a que la Compagnie universelle qui soit en mesure de la braver ouvertement, du moment qu'elle a constaté le bon vouloir du Sultan et que la Porte ne s'oppose point, en ce qui la concerne, à l'exécution de l'entreprise dont elle a légalement obtenu la concession. Alors elle ne manquera pas, si elle en a besoin plus tard, d'être soutenue par les gouvernements, qui soutiendront en même temps l'intégrité et l'indépendance de la Turquie et dont l'intervention arrivera plus à propos qu'aujourd'hui. Je ne néglige rien pour me mettre d'accord dans ce moment avec le gouvernement ottoman sur un sujet dont Aali-Pacha comprend l'intérêt, avec sa haute intelligence et son honnête patriotisme.

A moins de circonstances extraordinaires, je prévois que je partirai pour l'Égypte au commencement de mai. J'ai l'intention de profiter du paquebot du *Lloyd*, départ du 11. Je désire beaucoup que vous puissiez venir me trouver en Égypte. Il sera fort utile que vous puissiez examiner sur les lieux cette question si importante de la

prise d'eau du canal d'eau douce, et que nous nous occupions ensemble d'autres sujets pour préparer la réunion de tous les membres de la Commission scientifique internationale, que je compte convoquer à Paris dans la seconde quinzaine de juin. Je ne resterai probablement que deux semaines en Égypte.

Nous ne nous occuperons de l'organisation définitive et du fonctionnement de la Compagnie qu'après la réunion de la Commission internationale, à laquelle nous pourrons adjoindre quelques futurs administrateurs, afin de leur soumettre et de discuter les questions d'exécution financière. Ce serait une bonne fortune si le baron de Brück pouvait personnellement nous y apporter le tribut de ses lumières. Je prépare une circulaire détaillée pour les membres de la Commission internationale et pour nos représentants dans tous les pays.

Ne m'oubliez pas auprès des barons de Toggenburg et de Brück, non plus qu'auprès du comte de Thun et du prince de Metternich auquel vous direz que j'ai toujours en vue ses sages recommandations de ménager et de respecter la suzeraineté du Sultan.

LXVII

A M. LE COMTE DE LESSEPS, A PARIS.

Constantinople, 17 avril 1858.

Les divagations calculées et les fins de non recevoir du cabinet anglais ne sont point des arrêts devant lesquels j'aie à m'incliner et encore moins à reculer; je ne les considère même que comme des jalons que je laisse derrière moi, et qui marqueront bientôt le chemin que j'aurai parcouru en avant.

Je ne comprends pas que quelques politiques, dont j'aime habituellement les conseils, en soient encore à regretter, dans ce moment surtout, que je me sois rendu à Constantinople au lieu d'aller à Londres. Ils ne persévéreront pas dans cette pensée s'ils veulent comparer la situation actuelle de mon entreprise avec ce qu'elle était, il y a quatre mois, lorsque j'ai quitté Paris; alors Palmerston avait publiquement déclaré que la question ne regardait pas l'Angleterre, mais la Turquie. Il fallait donc lui couper la retraite qu'il se ménageait à Constantinople et d'où il m'aurait battu, car, avec les menaces des agents anglais et l'abstention de notre diplomatie, j'ai aujourd'hui plus que jamais la conviction que, sans ma présence ici, lord Palmerston ou ses successeurs *ejusdem farinæ* auraient escamoté à la Porte quelque déclaration fatale à l'exécution du canal.

Maintenant cette manœuvre est devenue impossible, parce que. là où je veille, je pare les coups qui nous sont

portés. Aujourd'hui, la *Turquie repousse hautement toute solidarité avec l'opposition anglaise*, voilà ce qui fait notre force et ce qui me permettra de marcher imperturbablement à mon but, quel que soit le résultat des explications politiques promises à la tribune anglaise par M. Disraëli.

La Porte doit envoyer aujourd'hui même à M. Mussurus, du moins elle le dit, une dépêche dans laquelle elle charge son ambassadeur de déclarer au gouvernement anglais qu'elle repousse toute solidarité avec lui dans l'opposition qu'il fait au canal de Suez.

LXVIII

A S. A. AALI-PACHA.

Constantinople, 17 avril 1858.

Je continue à faire connaître avec la plus grande confiance, à Votre Altesse, ce que j'écris en Europe au sujet de la question de Suez. Je lui remets aujourd'hui la copie de mes dernières correspondances pour Londres et Vienne. La Compagnie du canal, dans cette circonstance comme dans toutes celles qui se présenteront à l'avenir touchant l'indépendance et l'intégrité de l'empire ottoman, ne peut être que votre alliée naturelle. Ma plus grande préoccupation, soyez-en convaincu, est de ménager avec un soin extrême la position délicate de la Turquie, à l'égard de l'Angleterre, dans la question de Suez; et, sous ce rapport, en ma qualité de représentant d'une Compagnie universelle appuyée sur l'opinion du monde entier, je puis assumer une initiative et une responsabilité que peut-être des gouvernements eux-mêmes, dont les démarches sont subordonnées à tant de considérations, ne seraient pas disposés à encourir spontanément, et avant d'avoir un fait accompli à protéger.

LXIX

A M. BARTHÉLEMY SAINT-HILAIRE, A PARIS.

Constantinople, 21 avril 1858.

Lorsque nous aurons constaté que le cabinet Derby a réussi à éviter ou à étouffer une discussion parlementaire sur la question de Suez, ou bien dès qu'il aura fait une déclaration positive contre notre entreprise, nous pourrons envoyer à tous nos agents et correspondants la note suivante que je vous prie de soumettre à mon frère pour la traduction, en annonçant que je retarderai, s'il le faut, la publication, mais que mon projet est arrêté :

« Lord Palmerston, en rejetant sur la Turquie la responsabilité de son opposition, avait déjà contribué à faire progresser la question du percement de l'isthme de Suez.

« Les déclarations de M. Disraëli ont décidé l'exécution de notre grande entreprise.

« Des hommes d'État, qui ne représentent ni les idées de leur temps ni même celles de leur pays, ont osé traiter publiquement de chimérique un projet élaboré par les ingénieurs les plus compétents, admis par la science de l'Europe, accepté par toutes les villes commerçantes et maritimes, y compris celles de l'Angleterre.

« Puisque nous n'avons pas à combattre des motifs de résistance plus sérieux, et que des ministres anglais ne peuvent justifier autrement les démarches hostiles faites depuis plus de trois ans par leurs agents à Constantinople et à Alexandrie, il ne nous reste plus qu'à démontrer que la prétendue chimère est une réalité.

« La Compagnie universelle du canal de Suez, armée de la concession régulière de S. A. le vice-roi d'Égypte à laquelle le gouvernement de S. M. le Sultan ne s'oppose pas, en ce qui concerne ses droits de suzeraineté et les intérêts de son empire, aura toutefois la sagesse de ne pas provoquer elle-même un conflit entre la politique du progrès et la politique du passé ; et, pour éviter de donner à la mauvaise foi un prétexte d'exploiter des préjugés ou de faire naître des malentendus dans une affaire qui devrait conserver son caractère commercial et général, elle ne réclamera l'assistance d'aucun des gouvernements dont l'appui lui était assuré. Mais elle va constituer son organisation définitive ; elle marchera résolûment et elle accomplira le fait, appuyée par les capitaux de ses souscripteurs de tous les pays et par l'opinion publique du monde entier.

« La commission scientifique internationale sera réunie vers la fin du mois de juin. Son rapport règlera les conditions d'exécution des travaux, pour ouvrir le canal des deux mers sur une première section. Un conseil provisoire de l'administration de la Compagnie fixera ensuite le capital à émettre ; les actionnaires seront appelés à faire leurs versements à l'époque qui sera indiquée, et toutes les dispositions seront prises pour qu'à la fin de l'année les travaux soient sérieusement entrepris et poursuivis sans interruption. »

J'ai adressé à Aali-Pacha, le 15, une lettre dont je vous transmets la copie et qui reproduit votre excellente réponse au *speech* de M. Disraëli. Hier, j'ai conféré avec lui et je lui ai donné lecture des instructions que je vous expédie par ce courrier. Il comprend que je ne puis agir autrement, et il préfère me voir constater que la Porte ne

LXX

A M. DE NEGRELLI, A VIENNE.

Constantinople, 24 avril 1858.

J'ai reçu votre lettre du 14. J'ai lu, comme d'habitude, avec une attention extrême, les détails de votre dernière conversation avec le prince de Metternich, dont la haute raison et la capacité sont toujours les mêmes. Il est dans le vrai; notre entreprise est mûre, il ne faut pas se décourager aux paroles de M. Disraëli pas plus que nous ne l'avons fait aux paroles de lord Palmerston, et il est nécessaire d'envisager froidement la situation sans se faire illusion, mais surtout sans faiblir ou faire le moindre pas en arrière.

Vous verrez, par les pièces ci-jointes, que je crois avoir envisagé avec calme les choses telles qu'elles devaient être et que j'ai pris le seul parti efficace qu'il y eût à prendre.

Dans ces circonstances, il serait dangereux de mettre la France en avant. Ce serait presque de l'antagonisme politique.

Notre affaire, à mes yeux, est dans la meilleure situation. Mon accord avec les Turcs me permet de marcher résolûment, et vous verrez que tout le monde finira par nous suivre, lorsque l'on verra que rien ne peut nous émouvoir.

Quand le moment sera venu de lancer la souscription, l'on viendra à nous, de toutes parts, quelles que soient les circonstances financières qui pourraient affecter d'au-

tres affaires. En France l'opposition anglaise sera notre principale force d'attraction. Cette opinion, soyez en convaincu, se réalisera. Vous savez que mon esprit n'est pas porté à l'exagération; mais étant devenu le centre des informations de cette entreprise, je vois que nous avons encore plus de puissance que chacun de mes amis les plus chauds ne peut l'imaginer.

LXXI

A M. THOUVENEL, A CONSTANTINOPLE.

Constantinople, 28 avril 1858.

J'ai reçu hier soir la dépêche télégraphique suivante :

Londres, 26 avril.

Interpellations auront lieu bientôt par Rœbuck. On verra alors que, malgré la tactique de Malmesbury et du *Times*, l'Angleterre désire le canal. Tâchez de venir.

LXXII

A S. A. AALI-PACHA, GRAND-VIZIR.

Constantinople, 28 avril 1858.

Je transmets en original à Son Altesse la dépêche télégraphique que je viens de recevoir de Londres.

Je lui communique, en outre, pour continuer à la tenir au courant de mes démarches, les copies d'une lettre que j'ai adressée, par le dernier courrier, à Vienne, et de mes instructions à M. Barthélemy-Saint-Hilaire, dont j'avais déjà eu l'honneur de lui donner lecture.

LXXIII

A M. BARTHÉLEMY SAINT-HILAIRE, A PARIS.

Contantinople, 12 mai 1858.

Mon but de montrer ma résolution de marcher en dépit de toute opposition ayant été atteint ici et en Égypte, par la communication de mon projet de circulaire aux agents, et en Angleterre, par ma lettre à M. Lange, nous pourrons attendre les interpellations nouvelles annoncées au Parlement.

Ces interpellations et la résolution qui doit suivre dans les premiers jours de juin, ainsi que me l'écrit M. Lange, sont d'ailleurs des faits qui doivent modifier mon plan d'opérations.

Au lieu de rester à Constantinople jusqu'au résultat de la discussion parlementaire, je prends la détermination de me rendre moi-même en Angleterre, en passant par Paris, et de revenir ensuite ici avant de constituer la compagnie, avec ou sans la ratification du Sultan.

Je viens de faire part de mon projet au vice-roi.

LXXIV.

A S. A. AALI-PACHA, GRAND-VIZIR.

Constantinople, 14 mai 1858.

J'ai fait part à M. Thouvenel de mon projet de voyage à Londres, pour revenir à Constantinople immédiatement après les interpellations, la discussion et le vote qui auront lieu dans les premiers jours de juin au Parlement.

J'ai prié l'ambassadeur de France d'en informer le gouvernement de l'Empereur, de lui faire connaître en même temps combien j'avais eu à me louer depuis cinq mois de la conduite si éclairée et si loyale de Votre Altesse, et d'ajouter que si je n'avais pas réclamé l'appui du représentant de mon pays, c'est qu'aucune objection ne m'avait été faite et que les dispositions de la Sublime-Porte ne me permettaient pas de douter qu'en ce qui concerne les intérêts de l'empire ottoman, il n'y avait pas d'opposition à redouter pour l'exécution de l'entreprise universelle du canal de Suez.

Votre Altesse a bien voulu me dire qu'elle écrirait de son côté au représentant de la Turquie à Londres.

LXXV

JOURNAL.

Avant l'époque désignée pour les interpellations, le cabinet Derby voulant préparer l'opinion publique, fit mettre dans le *Times* un article qui excita une indignation générale, non-seulement en France, mais encore dans les autres pays du continent.

Il n'est pas sans intérêt de mentionner cet article du *Times* du 7 avril. En voici un échantillon :

> Le peuple français, non content de sa position sur le continent, ne reconnaissant pas cette vérité que sa mission est purement européenne, cherche à nous suivre partout dans le monde et sans aucun autre but que la satisfaction d'une vanité incommode à s'imposer dans toutes nos affaires. La France n'a pas d'intérêt dans la mer Rouge ni dans l'océan Indien ; elle n'est représentée en Égypte que par quelques aventuriers qui, avec une souplesse que les Anglais n'ont aucune envie d'imiter, s'insinuent auprès des musulmans, et adoptent les mœurs, la morale et assez fréquemment la foi de la race au milieu de laquelle ils vivent. Cette clique (*sic*) a toujours été animée d'une amère jalousie contre l'Angleterre. C'est à l'inspiration de ces Français, chercheurs de fortune, qu'il faut attribuer le plan de faire un canal de la Méditerranée à Suez, projet trop aventureux et trop impraticable pour que personne puisse le croire sérieusement proposé dans un but commercial et maritime. Notre conviction est que, si la concession était confirmée par la Porte, *le canal ne serait pas fait* ; que l'on n'a pas l'intention de le faire, mais que l'installation d'une Compagnie française, sous la protection de la France, sur la route que suivent nos malles et nos passagers, servira de moyen pour nous entraver dans tous nos projets de perfectionnement du système de transit. En fait, c'est uniquement un projet poli-

tique pour agir sur notre ligne de communication. Chaque fois que nous proposerions l'extension des chemins de fer, une autre ligne télégraphique et l'amélioration d'un port, l'établissement d'un entrepôt ou quelque autre entreprise pratique, nous rencontrerions toujours les droits de la Compagnie du canal de Suez, qui, nous dirait-on, commencera dans un an ou dans deux ans cette grande œuvre de civilisation, par laquelle la France, à qui appartient l'initiative des idées, doit conquérir l'étonnement de l'univers. Nous sommes persuadés que, s'il y a encore quelques personnes croyant qu'une opposition injuste a été faite au projet de Suez, elles admettront parfaitement bien que les gouvernements successifs de notre pays comprennent la question mieux qu'elles-mêmes. L'*Angleterre seule est intéressée au trafic par l'isthme de Suez. Si donc le canal était faisable, nos ingénieurs l'auraient exécuté depuis longtemps*. Tout ce qui peut être fait, c'est de construire un chemin de fer, et cela a été fait. . .

Nous en avons eu assez de ces balivernes. Chaque fois que la presse française n'a eu rien de mieux à faire, elle a toujours été à la piste de quelques pitoyables affaires de cette espèce pour en faire une grande question politique.

Le *Journal des Débats*, du 9 avril, a répondu ainsi au *Times* par la plume de M. Alloury :

Le *Times* fait une sortie violente contre le percement de l'isthme de Suez. Il dénonce formellement ce projet comme une chimère française que l'Angleterre doit combattre de toutes ses forces.

C'est la première fois que le journal anglais se montre hostile à cette entreprise, dont il avait parlé dans les termes les plus favorables. . .

Le *Times* considère le canal projeté de Suez à Péluse comme une combinaison inventée dans l'intérêt exclusif de la France, pour opposer une concurrence aux communications établies par l'Angleterre en Égypte, et ruiner l'influence britannique en Orient. Ici nous ne voulons pas discuter avec le *Times* ; il nous permettra seulement de lui citer un témoignage dont l'autorité doit être d'un certain poids à ses yeux.

« En voyant, dit un écrivain anglais, la concurrence qui s'accroît de toutes parts, quand la France transporte son immense énergie de la politique aux spéculations commerciales ; quand l'Amérique répand ses dollars sur le monde, autant par besoin d'activité que par amour du gain ; quand la Russie s'occupe uniquement d'accroître sa marine et d'étendre son commerce; quand nos propres colonies se développent autant que la mère-patrie, un politique trembleur pourrait se demander : « Qu'adviendra-t-il de nous dans quelques années d'ici ? » La réponse n'est pas loin. Quand même la rivalité commerciale serait dangereuse, l'Angleterre, dont les marchés ont autant d'élasticité que ceux d'aucune autre nation du monde, n'a rien à craindre, absolument rien. S'il y a chez nous quelque part abattement et sénilité, ce n'est pas du moins dans notre commerce. . .

« Le profit d'un marchand est le profit de tous, et la prospérité croissante d'un État voisin, loin d'affaiblir notre situation, l'augmente en nous donnant un riche consommateur de plus. Ainsi, que la France, la Russie et l'Amérique prospèrent, l'Angleterre n'en prospérera que davantage elle-même. »

Si le *Times* est curieux de connaître l'écrivain qui discourait sur ce sujet avec tant d'énergie et d'éloquence, nous l'engageons à relire son numéro du 5 août 1856. Après cela, nous demanderons au *Times* si l'écrivain, auquel nous avons emprunté ces paroles, est un esprit chimérique.

Le *Railway-Times*, de Londres, répond ainsi, le 17 avril, au *Times :*

Le *Times* vient d'ajouter un autre grand exploit à la liste de ses erreurs. Les journalistes qui raillent toute invention pratique, à sa première apparition, ou qui attendent que des génies inventifs aient vaincu les premières difficultés, ont enfin attaqué le canal.

Les convictions du *Times* sont basées sur le désir politique de ramener lord Palmerston au pouvoir. Toute idée ou opinion qui pourrait l'empêcher d'y revenir est attaquée avec la furie habituelle des écrivains experts qui, pour montrer qu'ils sont

capables d'atteindre un but, n'hésitent pas à contredire leurs propres assertions.

Naturellement, le *Times* n'essaie pas de donner quelque raison en faveur de ses convictions ou de s'appuyer sur quelque autorité. Instruire le public n'est pas sa mission. Il condescend de temps en temps à amuser ses lecteurs. Il y eut un temps où lord Palmerston était présenté comme un brouillon, comme un querelleur..... Si pareille chose lui est arrivée *pour l'objet* de son adulation actuelle, pourquoi les promoteurs du canal se plaindraient-ils à leur tour ? Ils ont eu aussi leurs jours de louange. La critique est maintenant à l'œuvre ; mais quand le succès sera plus assuré et plus manifeste, la roue tournera encore et les louanges reviendront.

LXXVI

A M. DE NEGRELLI, A VIENNE.

Athènes, 21 mai 1858.

Ainsi que je vous l'avais annoncé, j'ai pris à Constantinople le paquebot du 19 pour Marseille. Je serai probablement à Londres à la fin du mois et je vous ferai savoir par le télégraphe ce qui s'y sera passé.

Je dépends pour notre grande affaire des événements qui la dirigent, et quand le vent change, il faut changer de voilure en mettant le cap le plus près possible du point d'arrivée.

Je pense que je pourrai être de retour à Constantinople dans un mois. Si le ministère anglais déclare de nouveau son opposition au canal, dans le sein du Parlement, il me faudra faire encore de l'agitation en Angleterre et ailleurs. J'annoncerai publiquement ma résolution de former la Compagnie, conformément au plan que je vous avais déjà indiqué, à la suite des précédentes déclarations de M. Disraëli.

LXXVII

A M. BARTHÉLEMY SAINT-HILAIRE, A PARIS.

Port Figari (île de Sardaigne)
27 mai 1858.

En sortant du détroit de Messine, une tempête et la
pture de l'hélice du *Méandre* nous ont tenus en danger
ndant trois jours, et lorsque nous allions probablement
ufrager sur la côte, un petit bateau à vapeur qui fait le
rvice postal entre Gênes et Cagliari, a eu le courage
nous prendre à la remorque malgré la grosse mer et
us a conduits avec grandes difficultés au port Figari.
t accident va retarder mon arrivée à Londres et je ne
urrai pas assister à la discussion du Parlement. Faites
voir à Lange que si nos amis ne peuvent pas faire
sser l'opposition gouvernementale, cette opposition sera
puissante à empêcher la marche d'une entreprise par-
ulière, et suscitera partout de fâcheux sentiments
ntre l'Angleterre.

LXXVIII

CHAMBRE DES COMMUNES

SÉANCE DU 1er JUIN

DISCUSSION SUR LE CANAL DE SUEZ

(Times du 2 juin 1858

M. Roebuck se lève pour appeler l'attention de la Chambre sur l'affaire du canal de Suez, et il dit : La motion que j'ai annoncée n'a rapport, en apparence, qu'à l'exécution d'un canal, mais, en réalité, il s'agit de l'honneur et de l'intérêt de l'Angleterre. Il me semble que l'on sera d'avis que l'honneur de l'Angleterre a été sacrifié, que son grand nom a été traîné dans la boue, et que nous nous sommes conduits d'une manière égoïste et basse relativement à cette question. Pour expliquer ces assertions, je demande la permission à la Chambre de faire un exposé succinct de l'état des choses.

A l'époque où cette question fut mise en avant pour la première fois, l'empire turc était en voie de dissolution. Les grands feudataires étaient sur le point de devenir indépendants, et un des plus formidables était le vice-roi d'Égypte. Ce grand feudataire de l'empire turc faillit unir la Turquie à l'Égypte en détruisant l'indépendance de la Turquie et en se faisant sultan lui-même. L'Angleterre empêcha ce résultat et le nom de suzerain resta au Sultan, le vice-roi d'Égypte continuant d'être appelé son vassal. Pendant que les relations entre la Turquie et l'Égypte étaient dans une situation si peu satisfaisante, on éleva la question de faire un canal à travers l'isthme de Suez, et une des conditions exigées pour ce projet fut l'assentiment de la Sublime-Porte. C'est ici qu'a lieu l'intervention que je blâme.

Le pouvoir et l'influence de l'Angleterre ont été employés

pour contraindre le Sultan à ne pas donner son assentiment au projet. Je commencerai par énoncer deux ou trois propositions générales, auxquelles, je l'espère, mes adversaires répondront nettement. La première est que la facilité des transports d'une partie du monde à l'autre sera un bienfait pour l'humanité en général. (*Écoutez! écoutez!*) Ma seconde proposition est qu'un canal à travers l'isthme de Suez facilitera le commerce entre l'Europe et l'Asie. Si mes prémisses sont exactes, ma conclusion ne saurait être niée, et la voici : c'est que la construction d'un canal à travers l'isthme de Suez sera un grand progrès pour le bonheur de l'humanité. Or, ce que je blâme, c'est qu'on prétend que ce qui est dans l'intérêt de l'humanité n'est pas dans l'intérêt de l'Angleterre.

J'affirme que la Chambre des communes n'a rien à faire avec les difficultés techniques du projet, ni avec les circonstances commerciales qui en dépendent. Si ceux qui ont proposé cette œuvre peuvent persuader aux capitalistes de prêter leur argent pour un canal, il n'est nullement du devoir de la Chambre des communes d'agir en protecteur des capitaux privés. (*Écoutez! écoutez!*) Laissez les capitalistes faire ce que leur prudence leur conseille. Tout ce que la Chambre des communes a à faire, c'est de prendre en considération le côté politique de la question. On pourrait me répondre que la Chambre a à se préoccuper des côtés physiques et commerciaux de cette question, et que, en donnant la concession pour un chemin de fer, d'un point de l'Angleterre à l'autre, le Parlement fait une enquête sur les conditions commerciales du projet. Cela est vrai, et le Parlement agit sagement en faisant ainsi, parce qu'un chemin de fer ne se fait pas sans accorder à des particuliers des pouvoirs qu'ils n'auraient pas eus sans cela, et le Parlement a le droit de juger s'il est dans l'intérêt du pays que ces individus entrent en possession de ces pouvoirs.

Mais la Chambre n'a pas à faire une telle enquête sur le canal de Suez. Tout ce qu'elle a à considérer est de savoir si la construction de ce canal sera dans l'intérêt de l'Angleterre. Je suis prêt à soutenir que l'intérêt de l'Angleterre est en ceci entièrement identique à celui de l'humanité. Le commerce

avec l'Inde a toujours été d'une grande importance pour le peuple anglais. Avant que la route du Cap fût découverte, les transactions commerciales avec l'Inde se faisaient par terre et par la Méditerranée. Après la découverte du cap de Bonne-Espérance, le commerce de l'Inde fut détourné par cette route, preuve manifeste que, malgré la plus grande distance, le marchand se trouve remboursé des frais d'un voyage plus long par la possibilité d'envoyer ses produits par un navire, sans être obligé de transborder sa cargaison. On peut tirer de ce fait une leçon applicable à la question actuelle, parce qu'on nous dit maintenant que bien que le canal dût aider le marchand à porter les produits de l'Europe dans l'Inde sans aucun transbordement, le chemin de fer à travers l'isthme est néanmoins un meilleur mode de transport que le canal. (*Écoutez! écoutez!*) Ma réponse est que cela n'a rien à faire à la question. Le chemin de fer peut être un meilleur moyen de transport; mais la Chambre n'a à prendre en considération que l'intérêt politique de l'Angleterre, qui ne saurait être compromis par un transit sûr et facile de l'Europe dans l'Inde. S'il y a quelque chose qui distingue l'homme, qui lui donne presque des attributs divins, c'est qu'il soumet la nature à ses propres usages et qu'il la fait servir à ses besoins. Parmi les plus merveilleuses de ses conquêtes, il faut compter son habileté à faire le globe lui-même serviteur de son bien-être; et si, par son art et sa science, il peut vaincre les difficultés que la nature met sur son chemin, il se trouve placé dans une position presque divine. Mais si dans cette concurrence et cette lutte pour la suprématie, il s'élève de mesquines jalousies, une petite politique d'intrigues et des passions mesquines, ce n'est guère pour la gloire de la nation qui commet cette faute. Le peuple anglais fait avec l'Inde un commerce plus grand que tout le reste du monde ensemble. S'il y a quelqu'un qui tirera avantage du canal de Suez, ce sera lui. Mais au moment où, par le progrès des arts et des sciences, on est à même de concevoir le projet de couper l'isthme de Suez, vient un ministre qui dit au peuple de l'Angleterre que ce n'est pas dans son intérêt que le projet doit être exécuté. Le ministre qui conseilla au peuple anglais de jeter dans la balance son influence contre le

projet, ce fut le noble membre pour Tiverton (lord Palmerston). (*Écoutez! écoutez!*) Et pour appuyer cette opinion, le membre pour Whitby (M. Stephenson), tout en sortant du terrain d'un législateur anglais, dit que, scientifiquement parlant, c'était un projet insensé. J'entends un rire. Mais cela prouve seulement que le rieur ignore complétement ses devoirs de législateur qui consistent à prendre en considération les intérêts politiques de l'Angleterre.

Le noble lord s'est placé sur ce terrain. Il n'a pas dit que le projet était physiquement impossible, mais il a dit nettement que l'exécution du canal n'était pas dans l'intérêt de l'Angleterre. Je vais discuter ce point. Notre domination dans l'Inde dépend de notre supériorité maritime. Le moment où nous cesserons d'être la puissance dominante sur mer sera celui où nous perdrons notre domination dans l'Inde. Est-ce qu'en faisant un canal maritime à Suez nous perdrons notre supériorité maritime? Mais il a été dit qu'il y a eu des temps où la Méditerranée était dominée par une flotte française. Il en a été cité un des exemples les plus remarquables. Or, un pareil état de choses a été l'expédition d'Égypte par Napoléon Bonaparte. La conséquence a été que notre supériorité maritime a été maintenue, et nous enfermâmes Napoléon et son armée comme dans un piége. Si, pour un moment, les Français nous étaient supérieurs dans la Méditerranée, il n'y a aucun doute qu'ils pourraient, si cela leur plaisait, passer par le canal ; mais ils pourraient aussi passer par le Cap s'ils étaient supérieurs en force maritime. Mais réfléchissons aux conséquences du passage d'une flotte française à travers le canal : une flotte anglaise supérieure la poursuivrait, les Français seraient pris dans la mer Rouge comme dans un piége, et notre supériorité maritime serait encore maintenue. (*Écoutez!*) Le danger résultant de la possibilité qu'à un moment donné la France ou quelque autre puissance puisse nous être supérieure dans la Méditerranée est complétement illusoire, et nous sacrifions de fait les intérêts de l'Angleterre et de l'humanité à un danger entièrement imaginaire. (*Écoutez! écoutez!*)

Le commerce de l'Inde a doublé en quelques années, et le trafic de l'Angleterre avec l'Inde est plus grand que celui de

tout le reste du monde ensemble. Ainsi, si quelqu'un peut tirer un avantage d'une plus grande facilité de transport dans l'Inde, c'est l'Angleterre. Notre esprit d'entreprise mercantile en profitera plus que celui de toute autre partie de l'univers. Nous ferions de l'Inde ce que nous désirons en faire, c'est-à-dire une partie intégrante de notre propre pays, et ce serait comme si nous nous étions rapprochés de l'Inde de quelques milliers de milles de plus. (*Écoutez !*) Selon tous les principes de politique large à l'égard de l'Angleterre, aussi bien qu'à l'égard du monde entier, ce que je soutiens est parfaitement vrai. Je désire que la Chambre déclare « que le pouvoir et l'influence de l'Angleterre ne doivent pas être employés pour obliger le Sultan à retenir son consentement pour la concession d'un canal à travers l'isthme de Suez. »

Je ne puis m'empêcher de penser que l'opposition contre le canal est en grande partie le résultat de ce fait que le projet a été conçu par des Français. Le chancelier de l'Échiquier a dit hier au soir que, lorsqu'il est entré au ministère, les relations de la France et de l'Angleterre étaient telles que nous étions à la veille d'une guerre, et que la politique que le gouvernement était obligé de suivre était totalement différente de celle du noble lord, parce qu'il y avait danger d'irriter le peuple français et d'amener la guerre. Je demanderai au chancelier de l'échiquier si, en parlant ainsi, il connaissait bien les sentiments de la France à l'égard de l'opposition faite au canal de Suez, s'il savait bien que le sentiment général était, en France, que nous étions un peuple insolent, avide et égoïste. Je demanderai alors si notre intervention pour empêcher une œuvre qui est un bienfait pour l'humanité ne justifie pas ce sentiment du peuple français. On peut me répondre que c'est une affaire qui ne regarde pas la Chambre des communes. J'ai vu la Chambre des communes rester indifférente pour une affaire dans laquelle, si elle avait seulement remué le petit doigt, elle aurait pu empêcher de grandes fautes. J'ai vu faire la guerre, conclure la paix, et sans qu'il en fût fait mention dans la Chambre des communes. Ceux qui représentent le peuple anglais feraient bien de prouver aux nations et au monde que le peuple anglais ne partage pas l'égoïsme de son

dernier gouvernement, et que ce gouvernement s'est trompé sur le sentiment du peuple anglais et qu'il l'a mal représenté. S'il y a une chose qui puisse nous concilier les peuples de l'Europe plutôt qu'une autre, ce serait de prouver que les Anglais sont un peuple magnanime, qu'ils ne s'opposent pas à ce qui est dans l'intérêt du bien-être de leurs frères, et que, comme nation, ils ont la volonté d'aider l'humanité à soumettre la nature. (*Écoutez! écoutez!*) A ce point de vue, l'œuvre entreprise par le vice-roi d'Égypte lui fait honneur. Nous avons l'habitude de parler des Égyptiens et de leur souverain comme de barbares. Quelque barbares qu'ils soient, ils nous ont donné un magnifique exemple. Le vice-roi a dit : « Mon pays est situé de telle sorte qu'il est un obstacle à la facilité du transport d'une partie du monde à l'autre. Je veux appliquer tous mes efforts possibles à vaincre ces difficultés. Je ne considérerai pas mes intérêts particuliers. On me dit que j'ai des chemins de fer et des canaux qui en souffriront, mais néanmoins je suis prêt, pour le profit de l'humanité, à donner aux nations de la terre des moyens de transport à travers mon pays. » (*Écoutez! écoutez!*)

Il y a une autre partie du monde placée dans la même condition que l'isthme de Suez, savoir l'isthme de Panama ; et, dans ce moment, les peuples de l'Amérique, de la France et de l'Angleterre prennent un vif intérêt à l'établissement d'un canal et d'un chemin de fer à travers cet isthme. Mais, s'il est dans l'intérêt de l'humanité que l'obstacle de l'isthme doive être enlevé, il est dix fois plus important que l''isthme de Suez soit percé, parce que les communications avec l'Inde et la Chine seraient beaucoup plus rapides et plus faciles, et que la plus grande partie du commerce du monde y trouverait de grands avantages. La route de l'isthme de Panama donne accès aux côtes occidentales de l'Amérique et peut-être aussi à nos possessions coloniales de l'Australie. Mais ces dernières seraient encore plus rapprochées par la construction d'un canal à travers l'isthme de Suez qu'elles ne le seraient par le canal de Panama. En effet, par le canal de Suez, l'Australie, l'archipel de l'Inde, la Chine, l'Inde, les côtes orientales d'Afrique et toutes les côtes orientales de la baie du Bengale se

trouveraient plus rapprochés, et je pense que personne ne mettra en doute qu'une bien plus grande partie de la surface de la terre sera ouverte au commerce par un canal à travers l'isthme de Suez que par un canal à travers l'isthme de Panama. (*Écoutez!*) Je cherche en vain quelque argument contre ce projet; je ne peux m'imaginer quelle a pu être la raison du membre pour Tiverton (lord Palmerston) pour s'opposer au projet. Car on ne saurait concevoir une conduite plus puérile, je dirais presque d'une vieille femme. Quelques personnes ont dit que c'était une lubie (*crotchet*) du noble lord. Mais est-ce qu'une lubie doit entraver l'exécution de la plus grande œuvre physique qui ait jamais été entreprise depuis qu'il y a des hommes sur la terre? Si ce canal était fait, non-seulement l'Asie, l'Afrique et l'Australie seraient rapprochées du reste du monde, mais on aurait établi une grande route qui serait civilisatrice de l'humanité. On parle de nos institutions pour civiliser l'humanité, de nos combinaisons pour christianiser le monde, mais tout cela est insignifiant en comparaison de ces moyens de répandre la civilisation. Il a été dit que ce canal pourrait amener la séparation de l'Égypte et de la Turquie ; mais cette pensée est entièrement contraire à tout ce que nous apprend l'histoire. Des montagnes peuvent séparer des nations, mais des rivières, jamais ; elles ont constamment été des moyens d'unir les hommes. J'ai établi, au commencement de mon discours, que la construction du canal est dans l'intérêt de l'humanité, et ce qui est dans l'intérêt de l'humanité ne peut pas être contraire aux intérêts de l'Angleterre. Le gouvernement actuel s'est dit lui-même être grand partisan de l'alliance française, et il trouvera, en parlant à son propre ambassadeur ou à quelque Français intelligent, que cette affaire est d'une grande portée dans l'alliance. La conduite du noble lord pour Tiverton (lord Palmerston) a excité l'attention générale de l'étranger, et j'espère que le gouvernement actuel ne suivra pas l'exemple de s'opposer, étant au pouvoir, à ce qu'il a soutenu, lorsqu'il appartenait à l'autre côté de la Chambre. Le vice-roi d'Égypte, lorsque ce projet fut émis pour la première fois, prit les mesures les plus impartiales pour s'assurer si les difficultés physiques étaient insurmontables ou

non ; il a nommé une commission d'ingénieurs de France, d'Angleterre, de Prusse, d'Autriche, d'Espagne, de Sardaigne, pour explorer la route et faire un rapport sur le projet, et le concours de ces hommes éminents ne saurait être paralysé par le simple *ipse dixit* d'un seul membre de la Chambre des communes, aussi éminent qu'il soit. Le bon sens doit dire à tout le monde que le percement du canal est dans l'intérêt de l'humanité, et j'espère donc que la Chambre approuvera ma résolution.

L'honorable et savant gentleman termine en proposant cette motion : « La Chambre est d'avis que le pouvoir et l'influence de ce pays ne doivent pas être employés pour obliger le Sultan à retenir son assentiment au projet du percement d'un canal à travers l'isthme de Suez. »

M. Milner Gibson a appuyé la motion.

M. Griffith dit : Je ne comprends pas comment il peut être dans la politique de l'Angleterre d'entraver un projet qui faciliterait le commerce du monde entier. Quant au fait, je suis très-disposé à me joindre aux paroles du noble lord pour Tiverton. Personne ne peut être plus sensible aux difficultés physiques du projet. Je n'ai pas besoin de rappeler à la Chambre comment l'année dernière un grand nombre de gens en Angleterre tremblaient pour leurs amis et parents dans l'Inde, et combien, à l'arrivée des nouvelles de l'insurrection, quand il fut résolu d'envoyer une armée, l'anxiété publique était grande dans tout le royaume pour que ces vaillants soldats fussent transportés le plus vite possible sur le théâtre de la guerre. Si à cette époque nous avions pu embarquer les troupes dans nos grands vapeurs pour les transporter directement dans l'Inde par la mer Rouge, sans l'interruption de l'isthme de Suez, combien n'aurait-on pas épargné d'angoisses au pays, tandis qu'on aurait ôté à l'insurrection une grande partie de ses horreurs. La Chambre se rappellera que peu de temps après l'arrivée de la nouvelle de l'insurrection, il fut proposé d'envoyer nos troupes par la route de l'Overland, et que le noble lord pour Tiverton objecta à cette occasion l'extrême difficulté d'établir de bons moyens de transport pour les troupes de l'autre côté de l'isthme. Ce fut sans doute une question grave, mais le noble

lord, quand il était à la tête du gouvernement, adopta ce même mode de transport que dans la Chambre il avait soutenu être impraticable. Les difficultés ont été vaincues par la pratique, et, maintenant, nous expédions régulièrement des troupes par cette route. Il est incontestable que si nous l'avions fait depuis le commencement de la guerre, le peuple anglais aurait été délivré de beaucoup d'angoisses, et qu'on aurait obtenu des avantages incalculables. En effet, soit pour la guerre, soit pour le commerce, il ne peut y avoir pour l'Anglетèrre de chose plus précieuse que la concession d'un canal à travers l'isthme. Le noble lord (Palmerston), par quelque raison impénétrable et tirée de loin, a pensé qu'un pareil projet compromettrait les intérêts de l'Inde; mais les objections du noble lord sont tellement contraires à la raison, que je ne puis pas réellement les comprendre. Le noble lord croit qu'un canal de cette espèce produira une séparation entre l'Égypte et la Turquie, mais je voudrais savoir comment c'est possible. Je prétends qu'une grande entreprise industrielle de cette nature ne peut jamais faire de tort à la Turquie.

M. Stephenson. — L'honorable et savant membre pour Sheffield a dit un grand nombre de généralités, mais il n'a pas avancé un seul fait absolu. (*Écoutez!*) Il a dit, par exemple, qu'il était très désirable de faciliter le commerce entre deux parties du monde. Personne n'en doute, mais l'honorable gentleman n'a pas démontré que le canal remplira ce but. Je crois qu'il ne le fera pas, même en supposant sa construction physiquement possible, ce que je nie.

L'honorable membre a cité beaucoup d'autorités en faveur de la possibilité du projet, mais il a oublié de citer les opinions des trois gentlemen, l'un de Paris, l'autre d'Autriche et moi-même d'Angleterre, qui ont fait les premières recherches à ce sujet en 1847. Ils ont examiné la configuration physique du pays et délibéré sur la question de la manière la plus minutieuse, en basant leurs observations sur la supposition erronée qu'il serait possible d'établir un bosphore artificiel entre la mer Rouge et la mer Méditerranée, tel qu'il existe naturellement entre la mer Noire et la mer Méditerranée. Ils se basèrent sur la supposition que le nivellement français démontrant

une différence de 30 pieds dans les deux mers, au moyen de laquelle il serait possible d'entretenir un courant constant, était exact; mais au lieu d'une différence de 30 pieds de hauteur, il a été constaté que les deux mers sont de niveau, et qu'aucun courant ne peut être établi.

Le savant et honorable membre a donc eu tort, dans les termes dont il s'est servi, de parler d'un canal. Ce ne serait pas un canal à proprement parler; ce serait bien plutôt un fossé. (*Écoutez! écoutez!*) L'orateur a cité feu M. Rendel comme un partisan du canal qu'il défend. Mais je puis dire positivement que M. Rendel n'a pas accepté le projet tel qu'il est présenté maintenant, et j'en donne pour preuve qu'il n'a pas signé le rapport. M. Rendel a été bien connu de presque tous les membres de cette Chambre, et l'on sait que son autorité dans ces matières était considérable. M. Mac-Clean, autre autorité dans les questions de ce genre, soutient aussi que le canal n'est pas exécutable. En ce qui concerne les ingénieurs anglais, je crois pouvoir affirmer qu'ils sont tous du même avis que moi. En ce qui concerne les difficultés que rencontre l'exécution, je n'en signalerai qu'une seule : c'est de creuser un canal dans un désert de plus de 80 milles de long, sans fruits, sans une goutte d'eau dans tout cet espace. J'ai traversé à pied toute la contrée, du moins la partie qui est à sec. Je ne veux pas aborder le côté politique de la question; mais je puis bien affirmer en ce qui concerne le transit des passagers et des malles, qu'il n'y aurait pas économie de temps; car, comme on peut aujourd'hui aller en chemin de fer d'Alexandrie à Suez en huit heures de temps, il faudrait tout au moins le double par le canal, en le supposant le meilleur possible; car les navires qui se rendraient d'Europe aux Indes pourraient faire du charbon soit à Alexandrie soit à Suez. On prétend que nous n'avons pas à nous occuper des difficultés physiques du projet; mais je pense que la Chambre a bien aussi à y penser; et c'est ce que j'ai fait pour ma part. (*Écoutez!*) Si je gardais le silence, on pourrait croire que j'accepte la motion et que je concède que le canal de Suez est exécutable; mais, si on le tente, et j'espère bien qu'il ne sera pas tenté, du moins avec l'argent des Anglais, on verra bien que ce projet ne peut

qu'échouer en ruinant ses entrepreneurs. (*Écoutez! écoutez!*)

M. Fitzgerald. — Le savant et honorable membre pour Sheffield se trompe sur les motifs qu'il me suppose dans mon opposition au projet du canal de Suez; je ne repousse pas la motion sous ce prétexte qu'elle n'est pas de nature à occuper la Chambre des communes. On a représenté ce projet comme devant amener d'immenses avantages pour le commerce de notre pays, et s'il en est ainsi, c'est bien là un sujet dont la Chambre des communes a le devoir étroit de s'occuper avec sollicitude. Si les seules objections contre le canal étaient l'impossibilité de le faire, et les pertes qu'il causera à ceux qui l'entreprendront, comme l'a dit le précédent orateur, je ne combattrais pas certainement cette motion, convaincu que c'est à ceux qui se risqueront dans cette affaire, de prendre toutes leurs précautions. (*Écoutez, écoutez!*) Mais ce ne sont pas des considérations à dédaigner tout-à-fait, si l'on admet qu'elles s'adressent à une question de politique douteuse; et certainement cette objection ne peut pas être négligée entièrement par le savant et honorable membre qui a prétendu que le projet procurerait les plus grands avantages au commerce.

M. Roebuck. — Je n'ai pas demandé à la Chambre d'approuver le projet; mais je lui ai demandé de s'abstenir d'influencer le Sultan contre ce projet.

M. Fitzgerald. — Si l'honorable et savant orateur n'a pas soutenu le canal de Suez au point de vue de ses avantages commerciaux, cependant tous ceux qui ont entendu son discours conviendront qu'il n'a fait d'un bout à l'autre que prôner le projet du canal. (*Écoutez, écoutez!*) Et cependant, tout en soutenant que ce devait être une entreprise fort avantageuse sous le rapport commercial, il nous a dit qu'il n'y avait aucune importance de savoir s'il serait ou non ruineux pour ceux qui pourraient l'entreprendre. Il a dit encore que les raisons sur lesquelles se fondait l'opposition étaient injustes et basses. Je diffère du savant et honorable membre, et les raisons sur lesquelles je me fonde sont parfaitement égoïstes en ce sens que je désire maintenir la prospérité et la grandeur de mon pays. L'honorable et savant orateur a dit que le projet du canal de

Suez avait été conçu à une époque où l'empire turc était en état de dissolution, et que nous avons profité du secours que nous lui prêtions alors pour l'influencer à l'égard de ce projet. Ce n'est pas représenter exactement la position du gouvernement turc à cette époque, et l'orateur a eu tort de laisser croire à la Chambre que l'opposition au canal de Suez est venue seulement de l'Angleterre. Le gouvernement turc peut aujourd'hui se confier parfaitement à la loyauté du pacha d'Égypte; mais il ne peut regarder qu'avec un sentiment de défiance un projet qui, s'il réussissait, amènerait une séparation naturelle de l'Égypte et de l'empire turc. Bien plus, le gouvernement turc regardant le projet comme fort difficile, et si ce n'est comme impraticable, du moins sans aucun profit et, par conséquent, pouvant sortir une partie des capitaux qui devraient se porter à l'achèvement des travaux publics, ne peut naturellement y être favorable. L'honorable et docte gentleman a posé en principe que la construction du canal faciliterait le transport des marchandises, qu'il serait pour l'avantage du commerce et le bien-être de l'humanité, et qu'en conséquence il était du devoir de la Chambre d'appuyer le projet.

M. Roebuck. — Je n'ai pas dit : En conséquence.

M. Fitzgerald. — Chaque mot du discours de l'honorable et docte membre a rapport à l'avantage que l'humanité tirerait de la construction d'un canal. L'honorable gentleman qui vient de parler a démontré d'une manière satisfaisante que le projet, bien loin d'améliorer et de faciliter les communications entre l'Angleterre et l'Inde, n'y aiderait en aucune manière. Mais en admettant que le projet soit exécutable, je ne pense pas que le commerce et l'humanité en général doivent en tirer des avantages. Est-ce que ce sera un résultat désirable que tout notre commerce avec l'Inde passe à travers un étroit canal de 300 pieds de largeur qui peut être facilement fortifié, de sorte qu'à un moment donné, lorsqu'une guerre éclatera, tout ce commerce pourra être arrêté par une simple batterie ? (*Écoutez ! écoutez !*)

L'honorable et docte gentleman semble penser que le seul point de vue auquel il faut envisager cette question, est celui de la plus grande facilité des communications et du commerce.

Mais il y a d'autres considérations importantes et politiques qui se rattachent à cette question, et il est impossible de ne prendre en considération que les facilités plus grandes du commerce. Donner de plus grandes facilités au commerce et aux communications peut éminemment développer la prospérité de l'Angleterre; mais il y a d'autres considérations non moins importantes. Dans la Chambre, du moins, on peut demander si un pareil projet n'amènera pas d'entreprises de la part des autres nations, la guerre et des événements qui seraient précisément le contraire d'un avantage pour l'humanité. (*Écoutez! écoutez!*) Quel est, en effet, ce projet? Je crois que l'honorable et docte gentleman sait que dans ce moment la côte de l'Égypte est fortifiée d'une manière qui rend tout débarquement presque impossible. A présent on propose de faire un canal; mais, pour faire un canal, il faut la concession d'un terrain qui s'étende d'une mer à l'autre. (*Écoutez! écoutez!*) Si ce terrain est concédé, on se propose de faire un canal de 300 pieds de large et 30 pieds de profondeur. Les deux rives appartiendront aux propriétaires du canal. Or, peut-il y avoir un plus grand obstacle qu'un tel *impedimentum* élevé artificiellement entre la Turquie et l'Égypte? Mais si l'honorable gentleman parle de donner de plus grandes facilités à nos communications avec l'Inde, je demande : n'est-il pas parfaitement clair que ce canal peut, sans la moindre difficulté, tomber au pouvoir des ennemis de l'Angleterre? Ainsi donc, bien loin d'améliorer les communications avec l'Inde, le canal sera le plus grand obstacle que l'on puisse imaginer. Même, selon la manière d'envisager la question de l'honorable gentleman, n'est-il pas évident que, pour ne pas laisser tomber le canal entre les mains des nations qui ont de l'avance sur nous dans ces mers, nous serons obligés d'entretenir constamment des armements nécessairement considérables et coûteux? Je ne désire pas que l'on croie que je veux exprimer de la méfiance envers nos alliés; mais, bien qu'à présent nous puissions avoir la plus grande confiance en eux, ce serait le comble de la folie de notre part que de nous imaginer que nos relations resteront toujours les mêmes. Nous ne pouvons donc pas considérer avec satisfaction un projet qui donnera à d'autres puissances l'accès le plus rapide et le plus facile dans nos possessions orientales.

L'honorable gentleman a dit que ce projet a été accueilli avec le plus grand intérêt en France, et que rien ne saurait mieux cimenter les bons sentiments entre l'Angleterre et la France que de donner notre assentiment à ce projet. Je pense que l'honorable gentleman a pris ses informations plutôt dans les journaux que chez quelques personnes connaissant parfaitement les faits. J'ai lieu de croire que la France a cessé de prendre autant d'intérêt à ce projet que l'honorable gentleman paraît le supposer. Si c'était une question commerciale d'une importance vitale, une question qui concerne le commerce et la prospérité du pays, je pense qu'il importerait de faire remarquer que ce n'est pas un projet conçu dans les classes commerciales de notre pays; qu'il n'a pas rencontré cet appui qu'il aurait certainement trouvé, si les marchands et négociants de l'Angleterre l'avaient considéré comme si important pour le commerce. (*Écoutez! écoutez!*) Il est bon aussi de faire remarquer que le projet représenté par l'honorable gentleman comme une entreprise commerciale très-importante, n'a pas obtenu l'appui de la nation la plus commerçante. N'est-il pas surprenant qu'il ne soit pas entrepris par la nation la plus marchande, mais qu'il trouve un plus grand appui chez la principale nation militaire en Europe? (*Écoutez! écoutez!*) Je ne veux pas faire, par cette observation, quelque insinuation détournée contre cette puissance; je veux seulement démontrer que l'honorable gentleman est allé trop loin, en disant que c'était un projet qui devrait recevoir l'appui unanime de l'Angleterre, comme devant contribuer grandement à notre commerce et à notre prospérité.

J'ai exposé succinctement à la Chambre les raisons pour lesquelles je pense qu'il est de mon devoir de prier la Chambre de ne pas donner son assentiment à la proposition de l'honorable gentleman. Ce n'est pas la première fois que cette question est traitée devant la Chambre des communes. C'est une question à l'égard de laquelle une politique très-décidée a été adoptée par le gouvernement anglais. Le noble lord membre pour Tiverton a clairement exposé son opinion à cet égard. C'est donc une question dont le gouvernement actuel doit s'occuper, non d'après une première impression, mais avec l'obli-

gation de continuer la politique de ses prédécesseurs. C'est une question qu'il faut prendre en considération, non-seulement en tenant compte des avantages qu'elle peut offrir, mais encore en tenant compte de la marche politique que le pays a adoptée dès longtemps. Je laisse à la Chambre de décider si, uniquement pour les considérations commerciales exposées par l'honorable gentleman, elle veut courir le risque de ces dangers politiques que j'ai signalés. J'espère que la Chambre n'approuvera pas la résolution. (*Écoutez! écoutez!*)

M. Gibson. — Je désire savoir si le gouvernement de Sa Majesté refusera de déposer sur le bureau de la Chambre la correspondance échangée entre le gouvernement anglais et d'autres gouvernements au sujet du projet du canal. On nous a dit que depuis quinze ans le gouvernement s'est efforcé d'empêcher le Sultan de se rendre aux désirs des autres puissances, et d'accorder le firman pour le canal. (*Écoutez! écoutez!*) Or, malgré tout ce que nous avons entendu dire sur la publication d'une dépêche, je demanderai les dépêches échangées entre l'Angleterre et la Turquie sur ce sujet, parce que la Chambre verra alors clairement tout ce qui s'est passé et si le ministère des affaires étrangères a suivi une politique réellement conforme aux vrais intérêts et au bien-être de l'Angleterre. Je regrette de voir que l'honorable sous-secrétaire des affaires étrangères a recueilli la politique qu'il a trouvée toute préparée pour lui au foreign office (*Écoutez! écoutez!*), probablement dans les vieux trous de ce ministère, à côté de tous ces arguments stéréotypés dont se servent tous les gouvernements successifs au sujet de ces questions. Je pense que mon honorable ami, membre pour Sheffield, a rendu un service au pays en portant cette importante question devant le Parlement. (*Écoutez!*) L'honorable membre pour Whitby a fait un discours qui, venant d'une si haute autorité, doit nécessairement peser beaucoup dans la discussion, et tout ce que j'en dirai c'est que ce serait un discours admirable s'il était adressé à une personne sur le point de prendre des actions du canal. (*Écoutez! écoutez! — Rires.*) Cependant ce n'est pas là la question dont la Chambre doit s'occuper, attendu que l'on ne demande pas à ses membres d'exprimer une opinion sur les éventualités physiques ou les

avantages commerciaux qui résulteront probablement du projet. Quant au plan spécial tracé par la commission internationale, l'honorable membre pour Whitby ne l'a pas, il me semble, désapprouvé, même par des arguments techniques, sa désapprobation se rapportant à quelque autre projet que la commission a condamné elle-même.

M. Stephenson. — Mes opinions sur la question ont rapport au plus récent des projets.

M. Gibson. — Les opinions de mon honorable ami ont sans doute droit à une grande considération; mais je suis sûr qu'il ne me contredira pas, quand je dis que les ingénieurs les plus éminents peuvent se tromper, quand il s'agit d'une question en même temps nouvelle et difficile. (*Écoutez!—Rires.*) Ainsi, par exemple, l'honorable gentleman a refusé lui-même, si je ne me trompe, de donner son opinion sur un certain point, pour le Niagara. Mais qu'il en soit comme il voudra, l'utilité du plan proposé comme entreprise commerciale n'est pas ce dont il s'agit.

La motion de mon honorable ami dit « que la puissance et l'influence de l'Angleterre ne devraient pas être employées à contraindre le Sultan de refuser son assentiment au projet du canal; » et moi, comme défenseur de l'indépendance de l'empire ottoman, que je crois être un des objets les plus chers des hommes d'État d'Angleterre (*Écoutez! écoutez! — Rires*), j'appuierai cette motion. Je désire qu'on laisse au Sultan l'exercice de sa libre volonté dans cette affaire, et je ne peux m'empêcher de penser que ce serait une politique plus sage que de le mettre, par une intervention inopportune dans sa politique, en collision avec les autres puissances de l'Europe. (*Écoutez! écoutez!*)

J'espère que quelque membre du gouvernement répondra à ma question relativement à la production de la correspondance, tandis qu'il me sera permis de rappeler à mon honorable ami le sous-secrétaire d'Etat pour les affaires étrangères, qu'il est dans l'erreur s'il croit que les classes commerciales de l'Angleterre n'ont pas envisagé avec faveur le plan proposé. A ma propre connaissance, le contraire a eu lieu; et pour prouver mon assertion, je rappelle que des meetings de Londres,

Liverpool, Manchester, Glascow, Leith, Newcastle, Edimbourg, Aberdeen, Belfast, Cork, Birmingham, Hull et Bristol, ont pris des résolutions qui encouragent les promoteurs du projet. (*Écoutez! écoutez!*) Le principe qu'un tel projet était contraire aux intérêts de l'Angleterre n'a pas trouvé faveur devant ces assemblées, et je ne peux m'empêcher de penser, dans ces circonstances, qu'il est fort à désirer que la Chambre empêche, par une décision, toute intervention secrète et illégitime dans la libre action d'une puissance étrangère. (*Écoutez! écoutez!*) Je ne demande pas à la Chambre d'encourager le Sultan à donner un firman ou à dire un mot en faveur du canal, mais simplement de lui laisser l'exercice de son propre jugement dans une affaire qu'il est mieux que personne en état d'apprécier, en ce qui concerne les intérêts de son propre pays.

Quant à la séparation de l'Égypte avec la Turquie, qui serait une conséquence du canal, je me contenterai de dire que ce serait, à mon avis, la même chose que si on voulait parler de la séparation de l'Angleterre et de l'Ecosse par le canal Calédonien. (*Écoutez! — Rires.*) Ainsi je suis prêt à soutenir que la séparation de l'Égypte de la Turquie est aujourd'hui plus complète par suite de l'existence d'un désert, qu'elle ne le serait s'il y avait un canal sur les rives duquel une population nombreuse s'établirait certainement en transformant le désert en pays cultivé. (*Écoutez! écoutez!*)

Dans ces circonstances, j'espère que le noble lord membre pour Tiverton (lord Palmerston) ne continuera pas d'influencer le ministère des affaires étrangères, qu'il sera tenu pour toujours à distance de ce quartier (*Rires*), et que les conseillers actuels de Sa Majesté seront obligés de suivre une politique conforme aux intérêts du pays. (*Écoutez! écoutez!*)

Lord Palmerston. — L'honorable membre pour Sheffield (M. Rœbuck) ayant plus d'une fois fait allusion à ma personne dans le discours qu'il a prononcé ce soir, j'espère qu'il me sera permis d'expliquer de nouveau à la Chambre les opinions que j'ai sur ce sujet.

L'honorable gentleman a dit qu'il s'était donné beaucoup de peine pour connaître les raisons de mon opinion sur ce

projet, qu'il a demandé des informations à tout le monde et que personne n'a pu le renseigner. Or, il me semble, je peux bien demander à l'honorable gentleman pourquoi il ne s'est pas adressé à moi. (*Écoutez!*) Sa manière de faire me rappelle cette vieille histoire de l'homme qui dit à un autre qu'il l'avait cherché partout pendant deux ans; la simple réponse fut : « Pourquoi n'êtes-vous pas venu à Swansea? C'est là que j'étais pendant tout le temps. » (*Rires.*) Si l'honorable gentleman m'avait consulté, j'aurais été heureux de l'informer pourquoi je n'ai pu donner mon appui à ce projet, et je peux dire peut-être que l'année dernière j'ai exposé en détail la raison pour laquelle j'ai agi ainsi. La plus charitable manière d'envisager le projet, le point de vue le plus innocent de le considérer, c'est, à mon avis, que ce projet est la plus grande duperie qui ait jamais été proposée à la crédulité et à la simplicité des gens de notre pays. (*Écoutez! écoutez! — Rires.*) Ainsi en mettant de côté toutes les considérations de nature politique et commerciale, je soutiens que par suite des raisons techniques et géographiques si habilement exposées par mon honorable ami membre pour Whitby, c'est un projet qui ne peut être exécuté sans un sacrifice énorme d'argent et de vies humaines (*Écoutez! écoutez!*), et qu'en conséquence ce n'est en réalité qu'une duperie. (*Écoutez! écoutez!*) Le très-honorable gentleman qui vient de parler a dit cependant que le projet a excité un grand intérêt dans tout le pays; il a cité des villes où des meetings ont eu lieu et où des résolutions ont été prises pour approuver le projet. Ceux qui écoutent ces observations du très-honorable gentleman pourraient très-naturellement supposer que ces meetings étaient des mouvements spontanés de la part des habitants. Mais en est-il ainsi? Pas le moindrement! (*Écoutez! écoutez!*) Ces meetings ont été réunis par des faiseurs de projets étrangers pour leur propre but (*Écoutez! écoutez!*), et quoiqu'ils aient adopté des résolutions, je voudrais bien savoir quelle somme de souscriptions a suivi ces résolutions. (*Écoutez! écoutez! — Rires.*)

L'honorable membre pour Whitby, ainsi que l'honorable membre qui a proposé l'amendement, ont très-clairement exposé les difficultés physiques qui s'opposent au percement

d'un canal à travers un désert de 80 milles, et tous les obstacles qu'il faut surmonter pour se procurer des travailleurs et les moyens d'assurer leurs approvisionnements.

En tenant compte aussi du peu de profondeur de la mer aux deux extrémités, de la nécessité d'avoir recours à de grandes dépenses pour établir les entrées nécessaires pour les navires, je suis persuadé qu'il est impossible que cette œuvre paye les frais de construction. (*Écoutez! écoutez!*) Quant aux avantages commerciaux du projet, l'honorable membre pour Whitby a démontré que les retards au passage à travers le canal seraient tels qu'il y a tout lieu de supposer que le transport en chemin de fer serait plus rapide; en même temps, il ne faut pas oublier que les vapeurs sont la seule classe de navires qui pourraient être employés avec avantage, attendu que les vents qui règnent pendant une grande partie de l'année dans la mer Rouge et dans l'océan Indien rendraient excessivement lent le passage des navires à voiles. (*Écoutez!*) On nous dit que depuis quinze ans nous avons exercé une contrainte morale sur le Sultan pour l'empêcher de donner sa sanction à ce projet. (*Écoutez! écoutez!*) Or je puis assurer à ceux qui ont cette opinion. qu'ils sont complétement dans l'erreur. (*Écoutez! écoutez!*) Ce serait une erreur de croire que le gouvernement turc n'est pas autant opposé à ce projet que tout gouvernement anglais peut l'être; car c'est une affaire qui le touche de plus près et plus profondément que nous. (*Écoutez! écoutez!*) Nous avons cru de notre devoir d'expliquer au gouvernement turc, lorsque nous apprîmes que d'autres influences travaillaient en faveur du projet, quel danger il impliquait. (*Écoutez!*) Le très-honorable gentleman dit qu'il est aussi prêt que tout autre homme en Angleterre à maintenir l'indépendance de la Turquie; mais il oublie de parler de son intégrité. (*Écoutez!*) Or le maintien de son intégrité est aussi important que celui de son indépendance, et le maintien de l'union entre l'Égypte et la Turquie est aussi important pour les intérêts de l'Angleterre qu'il est important pour d'autres puissances de maintenir l'union entre la Turquie et les Principautés. (*Écoutez! écoutez!*) Eh bien, ceux qui m'entendent se rappellent l'importance qui a été attachée à l'union entre l'Égypte et la Turquie, lorsque

nous envoyâmes une expédition en Égypte pour rétablir cette union troublée pendant un instant, et les raisons qui ont fait envoyer cette expédition sont aujourd'hui aussi impératives qu'au temps dont je parle. (*Écoutez!*) Chaque année qui passe, toute communication que nous recevons par l'Égypte doit nous démontrer l'importance et l'avantage de maintenir l'union entre l'Égypte et un état neutre et d'empêcher qu'elle ne tombe sous l'influence de quelque grande puissance qui pourrait nous être hostile plus tard.

Ainsi que l'honorable gentleman, le sous-secrétaire des affaires étrangères l'a dit, qu'est-ce qui a eu lieu dans les dernières années sur la côte de l'Égypte? A l'époque de la bataille d'Alexandrie, on rencontra de grandes difficultés à opérer un débarquement dans ce pays; mais cet exploit, et ce fut un grand exploit militaire, fut néanmoins accompli. (*Écoutez! écoutez!*)

Depuis lors tout endroit où un débarquement pourrait s'opérer a été fortifié scientifiquement, non d'après des plans égyptiens, mais d'après des plans tracés par des hommes scientifiques des autres pays, exécutés par des ingénieurs de quelque autre pays; mais je crois, bien que je ne puisse pas l'affirmer positivement, achevés aussi à l'aide des fonds fournis par un autre pays. (*Écoutez! écoutez!*)

Je n'ose dire exactement combien ces fortifications portent de canons, mais je crois que le nombre est de trois à quatre mille, et ces fortifications occupées par une armée de vingt mille hommes, empêcheraient probablement tout envahissement de l'Égypte par des forces turques ou des forces de tout autre pays. (*Écoutez! écoutez!*) De plus, sous la prétendue destination d'une œuvre d'utilité agricole, le barrage du Nil a été achevé, lequel tout en prétendant être destiné à régler les inondations du Nil, sera en réalité une œuvre qui peut servir à un haut degré à des plans militaires et défensifs. (*Écoutez! ecoutez!*) Le projet du canal a pour but évident de barrer le passage à toute armée turque qui serait envoyée pour rétablir l'empire du Sultan en ouvrant un grand passage militaire de trois cents pieds de largeur et trente pieds de profondeur couvert de batteries. (*Écoutez! écoutez!*) L'honorable gentleman

a dit que les eaux unissent les pays. (*Écoutez! écoutez!*) Fort bien; cela est vrai pour des pays qui sont en bonne harmonie, pour des districts du même pays; mais si ce canal était construit, et que le pacha d'Égypte voulût un jour faire cesser l'union entre la Turquie et l'Égypte, et ériger l'Égypte en État indépendant, la possession d'une barrière, telle que je l'ai décrite, défendue par des étrangers qui se trouveraient du parti du Pacha rendrait toute tentative sur l'Égypte très-précaire pour le Sultan de la Turquie (*Écoutez! écoutez!*), et rendrait bien plus probable cet événement qu'il est dans l'intérêt de l'Angleterre d'empêcher, je veux parler de la séparation de l'Égypte d'avec la Turquie. (*Écoutez! écoutez!*) Telle a été la raison que nous avons exposée au Sultan, et lui-même, en comprenant la force, a agi en conséquence.

Mais, monsieur, je dis aussi que nous avons également des intérêts particuliers dans cette affaire qui ne doivent pas être négligés (*Écoutez!*), et auxquels l'honorable gentleman sous-secrétaire pour le ministre des affaires étrangères a fait allusion. Il n'est pas dans notre intérêt qu'il y ait entre la Méditerranée et l'océan de l'Inde un passage maritime au pouvoir des autres puissances et pas au nôtre. (*Écoutez!*) Si le passage que nous avons à présent nous était enlevé, nous serions obligés d'aller dans l'Inde par le cap de Bonne-Espérance; et il serait absurde de fermer les yeux sur le préjudice probable de nos intérêts, si une rupture subite avait lieu, et sur la facilité qui, si ce projet devait être exécuté, serait donnée à un ennemi, en cas de guerre. Un tel événement peut ne pas arriver de longtemps; mais quand on nous a dit dernièrement que dans les trois derniers mois, nous avons été à la veille d'une guerre, sans que personne en sache quelque chose (*Rires*), je ne pense pas qu'au risque de compromettre les intérêts de notre pays, nous devions prendre part à des projets philanthropiques et nous laiser entraîner par un désir trop dangereux de la prospérité de l'humanité. (*Écoutez! écoutez!*) Je ne dis pas que l'honorable gentleman qui a porté cette question devant la Chambre ait prétendu que les intérêts nationaux du pays dussent céder à des projets philanthropiques; au contraire, il a basé tous ses arguments sur la question des inté-

rêts politiques de l'Angleterre, et je crois avoir démontré que ce projet est contraire à ces intérêts.

On nous dit que tout ce que l'on nous demande de faire est de nous abstenir de toute intervention; mais peut-on fermer les yeux sur ce fait, que le projet a été rejeté par la plus sage partie des hommes commerçants de l'Angleterre? (*Non! non!*) Je demande pardon, il a été condamné avec de faibles éloges (*Rires*), c'est-à-dire, il a été accueilli avec des paroles favorables de la part de ceux qui n'auraient pas voulu y engager leur argent. (*Écoutez! ecoutez!*) Le but de la résolution me paraît être d'obtenir un titre parlementaire pour un projet dont les actions ne sont pas négociables (*Écoutez! écoutez!*); et j'espère que la Chambre ne se prêtera pas à une spéculation de cette espèce, et qu'elle ne prendra pas une résolution que je crois être contraire aux intérêts de l'Angleterre. (*Écoutez!*) J'espère que la Chambre aura assez de confiance en ceux qui ont la direction des affaires de ce pays, pour croire qu'il n'y aurait pas toujours eu de l'opposition contre ce projet, chez tous les gouvernements, s'ils n'avaient été convaincus que c'est un projet contraire aux intérêts politiques et nationaux du pays. (*Applaudissements!*)

M. J. Ewart. — Il n'y a aucune difficulté à rassembler un meeting public; et alors, par courtoisie, on adopte une résolution, et je crois que cela a eu lieu dans le cas actuel : cependant, à Liverpool, le sentiment général est que toute l'affaire n'est qu'une duperie, et je ne pense pas que beaucoup de personnes de cette ville voulussent prendre des actions dans cette entreprise.

M. Gladstone. — Dans mon opinion, la Chambre se méprendrait beaucoup si elle pouvait être conduite, par ce que vient de dire mon honorable ami, à donner la moindre importance dans cette question aux réflexions qu'a faites le membre pour Ashton, sur la tenue des meetings. Je ne pense pas que mon très-honorable ami M. Gibson veuille y insister, pour prouver à cette chambre qu'elle doit adopter la motion de l'honorable et docte membre pour Sheffield. Mais il y a insisté, si j'ai bien compris, comme sur une réponse à cette objection que le canal avait été universellement condamné dans ces

meetings. (*Écoutez!*) Je crois que c'est un devoir de politesse de représenter exactement sur ce point les sentiments des nations étrangères; et pour répondre à mon honorable ami, M. J. Ewart, qui soutient qu'il est fort aisé d'avoir des meetings publics dans ce pays, je dois lui rappeler qu'il y a cependant des limites à ces facilités. Il y a un an ou deux, peu de temps après la paix, nous avons annoncé dans ce pays, très-largement, et sans doute avec quelque influence assez puissante, que l'on projetait des chemins de fer pour la Russie. Y a-t-il eu quelque mouvement à Liverpool pour soutenir ces projets? S'il est si facile d'avoir des meetings publics à Liverpool, pourquoi les promoteurs des chemins de fer russes n'y sont-ils pas allés? et pourquoi n'ont-ils pas essayé d'exciter de cette manière le sentiment public en faveur de ces projets? Je pense que mon honorable ami M. J. Ewart a fort exagéré les choses quand il a prétendu qu'il était des plus faciles, dans une ville comme Liverpool, de pousser les habitants à se réunir et à adopter des résolutions en faveur de quelque projet. Comme citoyen de Liverpool moi-même, je ne crois pas que ce soit chose si simple, et.....

M. J. Ewart. — Je n'ai pas dit : Pour un projet quelconque. J'ai seulement fait remarquer qu'il était facile d'avoir un meeting public. (*Écoutez! écoutez!*)

M. Gladstone. — Si : des meetings publics à Liverpool sur des affaires commerciales, soit; je ne veux pas qu'on exagère le fait; mais mon honorable ami doit bien admettre que c'était le droit du membre pour Ashton de montrer que ce projet n'était pas universellement condamné par les habitants de cette contrée. (*Écoutez! écoutez!*) Mais c'est là un sujet tout à fait secondaire et qui ne se rattache que de très-loin à la question que nous devons discuter ce soir.

Le point que nous avons à résoudre n'a pas été non plus nettement exposé par le noble vicomte. Il ne s'agit pas de savoir si nous devons donner notre assentiment à un projet aventureux ni même à un projet quelconque. (*Écoutez! écoutez!*) Il s'agit simplement de savoir si nous devons protester contre l'usage de l'influence politique de l'Angleterre, en vue d'empêcher l'exécution du canal à travers l'isthme de Suez.

(*Écoutez ! écoutez !*) La résolution proposée par l'honorable et docte membre ne demande pas du tout à la Chambre de prendre une part directe ou indirecte, petite ou grande, en donnant appui, faveur ou approbation, au projet du canal. (*Écoutez !*) Ce qu'on vous demande, c'est que vous mettiez fin à ce système coupable dont je regrette que mon noble ami lord Palmerston ait été le principal auteur, système d'intervention arbitraire et non provoquée, pour empêcher que ce canal ne soit exécuté, sous prétexte qu'il est inutile ou chimérique, mais en réalité par des motifs bien plus mauvais, parce qu'ils ne vont à rien moins qu'à mettre l'Angleterre en lutte avec le monde, et à nous commettre dans un conflit où nous aurons nécessairement le dessous. (*Écoutez ! écoutez !*)

Voilà bien la question, et c'est là la réponse que je fais à mon noble ami. S'il objecte que la résolution proposée sera un encouragement pour ce projet, je lui réponds qu'elle ne donne pas un autre encouragement que celui qui vient tout naturellement d'une opposition inconvenante, injuste, illégitime, se fondant sur des moyens illégitimes pour combattre ce projet. (*Ecoutez ! écoutez !*) L'honorable et docte gentleman n'a jamais proposé à la Chambre de se rendre responsable de ce projet en l'adoptant. La question est de savoir si la Chambre des Communes, actuellement provoquée sur ce sujet, doit se rendre responsable de ce qui n'aurait jamais dû être fait, à savoir de soutenir une opposition à ce projet, qui a été poursuivie à diverses époques par le pouvoir exécutif, sans la sanction et sans l'approbation de cette Chambre. (*Écoutez ! écoutez !*)

Un mot maintenant sur la nature de l'opposition qui a été faite par le pouvoir exécutif. Cette opposition ne s'est pas originairement appuyée sur les motifs absurdes et sur les prétextes que l'on prend aujourd'hui pour la justifier. Il n'était pas question dans l'origine d'entraver les moyens de communication entre l'Europe et les Indes ; on ne niait pas alors qu'il n'y eût grand avantage à les unir si on le pouvait. Mais c'était une simple question de concurrence entre le canal et le chemin de fer. Le canal passait pour être surtout un projet français ; le chemin de fer passait pour être un projet essentiellement anglais. C'était alors une simple compétition entre

en deux points, et aussi naturellement le gouvernement anglais qui aurait plus de confiance, comme cela devait être, dans les ingénieurs de notre pays, recommande le chemin de fer de préférence au canal.

Les objections que fait aujourd'hui le noble vicomte, si elles ont quelque valeur, sont autant contre le chemin de fer que contre le canal. (Oh! écoutez!) La possession du chemin de fer serait un avantage pour les puissances hostiles qui voudraient envoyer des troupes dans les Indes. (Écoutez!) Est-ce qu'il peut y avoir en ceci le moindre doute? Le noble vicomte ne nous a-t-il pas dit qu'une de ses grandes raisons pour s'opposer à l'exécution du canal, c'est qu'il sera employé par les autres nations comme un instrument de guerre contre cette contrée, pour envoyer dans les Indes des armements hostiles? Fort bien : mais le chemin de fer offre les mêmes facilités pour envoyer dans les Indes des armements hostiles. (Écoutez!)

Toute la question peut se résumer ainsi : Il y a ici un projet qui, à première vue, paraît tout à fait dans l'intérêt de l'humanité. Je suis très-sûr que mon honorable ami le membre pour Whitby, M. Stephenson, sera le dernier à dire le contraire. Mon honorable ami est parfaitement sur son terrain quand il nous donne les raisons qui l'ont induit à croire que ce projet est impraticable. Il est parfaitement dans son droit, avec la réputation et la connaissance qu'il possède du sujet, en déclarant, comme un homme de science, qu'il regarde ce projet comme tout à fait inexécutable. Rien n'est plus juste ni plus naturel que le rôle pris à cette occasion par mon honorable ami.

Pour moi, je le remercie d'avoir exprimé si franchement son opinion ; et tout Anglais se sentira prévenu en sa faveur, du moment que c'est une question technique entre les ingénieurs anglais et les ingénieurs du continent, les derniers étant généralement en faveur du projet, et les premiers lui étant au contraire défavorables. Laissons cette controverse sur son terrain, sous sa véritable forme, et avec ses arguments propres. (*Écoutez! écoutez!*) Ne laissons pas des gouvernements actuels ou des gouvernements passés se donner la peine de nous instruire sur ce que c'est que des projets chimériques et aventureux. (*Écoutez! écoutez!*) Le noble vicomte prétend que quiconque a entendu le discours

du membre pour Whitby doit penser que ce projet n'est qu'une attrape et un piége. Mais, pour moi, je respecte trop le jugement de mon honorable ami pour penser qu'à titre d'homme de science, il puisse croire nécessaire, sur une question scientifique, de se fortifier par un vote de la Chambre des Communes. Un tel vote n'ajouterait pas le moindre poids au jugement scientifique sur les mérites techniques du projet.

Ecartons de nos esprits cette opinion, que nous sommes appelés à prononcer sur la question de savoir si c'est là un projet avantageux. Si c'est une spéculation peu honnête et chimérique, laissons-la pour ce qu'elle est. (*Écoutez! écoutez!*) Comment éloigne-t-on le plus sûrement de tels projets? Qu'avez-vous fait pour le tunnel de la Tamise, qui n'est pas même encore terminé? Comment ose-t-on bien demander que le gouvernement intervienne pour repousser des projets aventureux? Je proteste contre le jugement du noble vicomte et celui du sous-secrétaire d'État, qui me paraissent tout à fait inconvenants, quand ils viennent nous parler d'un projet propre à faire des dupes. En tant que projet commercial, nous devons ne juger le canal de Suez que sur des arguments purement commerciaux. (*Écoutez! écoutez!*)

Mais le noble vicomte ne s'est pas borné à dénoncer le projet à cet égard. Il allègue aussi des raisons politiques, et il a fait part de quelques-unes de ses vues sur ce sujet au présent ministère des affaires étrangères. (*Oh! et un rire.*) Quelles sont ces raisons? Il en a indiqué deux. L'une, c'est que le canal provoquera un démembrement de l'empire turc en séparant l'Égypte de la Turquie; et l'autre, qu'il provoquera un démembrement de l'empire anglais, en séparant les Indes de l'Angleterre. (*Oh!*) Mon noble ami, alors qu'il était ministre de la couronne, a lancé dans le monde ces deux raisons avec une prudence dont je me permettrai de douter. Le canal est un sujet qui, sans parler de ce qu'on a fait à Liverpool et ailleurs, a excité en France et sur le continent un profond intérêt. (*Écoutez!*) Je crois que ce n'est pas niable. Quand vous vous isolez et vous séparez sur la question des Principautés, vous pouvez vous appuyer sur l'Autriche. Je ne vous demande pas quelle sera la valeur de cet appui lorsque vous aurez besoin

[illegible] Mais avez-[illegible] ? Non. Il n'y [illegible] l'opposition de [illegible] l'opposition du [illegible] Parlement [illegible] exécutif dans le [illegible] Il n'y a pas un État [illegible] politique de cette [illegible] politique égoïste. [illegible]

[illegible] deux raisons : [illegible] démembrera la [illegible] l'empire anglais. [illegible] devant cette [illegible] Dans son [illegible] de l'em-[illegible] Je vous en [illegible] rapporter exacte-[illegible] que je ne fais [illegible] dans quelque [illegible] que le noble [illegible] possible qu'ail-[illegible] N'est-il pas au contraire [illegible] que toute l'Europe pen-sera que si vous êtes si contraire au canal de Suez, c'est que vous le croyez dangereux pour l'empire anglais, et que votre [illegible] pour la Turquie n'est mis en avant hypocrite-ment que pour masquer votre [illegible] politique ? *Écoutez !* [illegible] Ceux qui ont examiné la question ne peu-vent hésiter à croire que cette opinion est aujourd'hui très-généralement répandue sur le continent, et il vaut bien mieux dire à cette heure à la Chambre des Communes ce qu'on pense et ce qu'on dit à l'étranger de la politique anglaise, pendant qu'il est encore temps de peser notre conduite, plutôt que de nous laisser entraîner dans de fâcheuses controverses sur un mauvais terrain et de compromettre l'honneur du pays à soutenir des propositions qu'il sera impossible de toujours soutenir. (*Écoutez !*) Est-il bien vrai qu'une de ces deux raisons constitue

bonâ fide un motif politique suffisant pour justifier une résistance politique à un projet essentiellement commercial et qui semble promettre de grands avantages au monde entier ? Est-il bien vrai que ce canal séparera l'Égypte de la Turquie démembrée ? L'union de l'Égypte et de la Turquie repose-t-elle bien réellement sur le pouvoir qu'aurait la seconde de faire marcher des armées contre la première à travers l'isthme de Suez ? Est-ce que la Chambre des Communes est disposée à adopter cette idée ? Pensez-vous que, si en ce moment l'Égypte est soumise à la Turquie, c'est que si elle refusait de payer son tribut ou si elle violait les droits suzerains du Sultan, le Sultan pourrait envoyer des troupes à travers l'isthme de Suez pour abattre la résistance du Pacha et le soumettre ? C'est là l'opinion du noble vicomte, et si le noble vicomte et d'autres membres de cette Chambre sont de cet avis, je conçois qu'ils puissent agir en conséquence.

Mais pour moi, je ne comprends pas qu'on puisse adopter cette opinion. L'Égypte est subordonnée à la Turquie, non point à cause de la puissance du Sultan, mais à cause des intérêts de l'Europe et par la garantie des pouvoirs européens. Les moyens de maintenir l'union des deux pays sont tout justement aussi forts, que le canal soit fait ou ne soit pas fait. Je dis cela par rapport à l'empire turc. Dans mon opinion, il n'y aurait pas de système plus insensé ou de suicide plus certain que d'essayer de maintenir l'indépendance et l'intégrité de l'empire ottoman en rendant l'union à cet empire onéreuse et funeste aux provinces de l'empire. Si vous voulez réellement fortifier l'union soit entre la Turquie et l'Égypte, soit entre la Turquie et les Principautés (en principe, ces deux questions sont toutes pareilles), poursuivez cet objet par des méthodes de prudence et de conciliation ; essayez d'unir ces pays par des liens de véritable affection. Mais n'allez pas dire à l'Égypte : « Il y a un projet qui, s'il pouvait être exécuté, développerait beaucoup, nous en convenons, vos ressources commerciales ; mais nous vous empêchons d'en tirer tous les avantages, parce que nous pensons qu'il affaiblirait votre union avec la Turquie. » Par là vous pousserez immédiatement le Pacha et le peuple d'Égypte à conclure que leur union avec la Turquie

[illegible] pour eux une pauvreté et une dégradation comparatives, parce que cette union [illegible] qu'ils recherchent les moyens d'accroître leur propre force et leur prospérité. [illegible]

Quant à la seconde raison, je dois avouer que c'est avec un sentiment de peine [illegible] que je l'aborde. Mon noble ami et le sous-secrétaire d'État des affaires étrangères disent tous deux que l'ouverture de ce canal sera dangereuse pour le maintien de l'empire anglais dans les Indes, parce qu'il permettra aux nations étrangères de nous attaquer, en envoyant des armements hostiles dans les Indes, en cas de conflit avec ce pays. Monsieur, [illegible] respectueuse, mais la plus sérieuse possible, contre l'esprit et l'expression d'un pareil langage [illegible], et je ne puis rien concevoir de plus [illegible] la bonne intelligence des nations de l'Europe; je ne puis rien concevoir de plus compromettant pour les véritables intérêts de l'Angleterre. D'abord je ne puis pas du tout placer l'empire indien de la Grande-Bretagne en opposition avec les intérêts du reste de l'humanité, ou avec le sentiment général de l'Europe; et je soutiens que c'est ce que vous faites si, dans une question purement commerciale, vous mettez de côté les arguments commerciaux, et si, pour la faire tomber dans l'arène politique, vous vous opposez à l'exécution d'un projet commercial, vous allez le déclarer impraticable uniquement parce que vous le croyez dangereux à l'empire de l'Angleterre dans les Indes. Je repousse de toutes mes forces le système d'insinuation qui est renfermé dans l'allusion faite à ces dangers : je dis que c'est un système sans générosité, imprudent et plein de périls; mais en même temps je nie absolument l'existence de ces dangers. Je soutiens que si ce canal avait été ouvert l'année dernière, que s'il eût été alors praticable, question qui n'est pas actuellement soumise à vos votes, nous aurions eu la plus grande raison de profonde reconnaissance pour ceux qui auraient construit ce canal. Quelle différence dans ce déplorable conflit que nous avons à soutenir dans l'Inde si, il y a douze mois, au lieu de cette longue route du Cap, vous aviez pu envoyer vos troupes directement dans l'Inde !

Oui, l'avantage de ce canal, si ce canal est praticable, quelque grand qu'il soit pour le reste du monde, serait bien plus grand encore pour l'Angleterre. Qui aurait le contrôle de la mer Rouge? Qui a maintenant le contrôle de cette mer à son extrémité méridionale? Qui a occupé Aden et Périm, et qui a offensé si vivement les nations étrangères par l'occupation de ce dernier point? Qui doit maintenant rendre compte peut-être à cette Chambre de cette mesure, en exposant les raisons qui ont pu la justifier et qui l'ont rendue à la fois nécessaire et juste? Mais, assez naturellement, on fut très-mécontent à l'étranger quand on vit l'Angleterre occuper, la première, un des côtés de la mer Rouge, et bientôt aussi l'autre côté, par des ports fortifiés, et s'opposer égoïstement, par des craintes pour son empire des Indes, à ce qui paraissait une entreprise bienfaisante pour toute l'humanité. Quel est le pouvoir qui posséderait réellement ce canal s'il était ouvert? N'est-ce pas un canal qui, de toute nécessité, tomberait sous le contrôle de la première puissance maritime de l'Europe? C'est l'Angleterre, et non point un autre pays, qui dominerait ce canal.

Je sais bien que, sur des questions de ce genre, on ne peut guère attendre que la majorité des membres de cette Chambre prennent la peine ou aient l'occasion d'avoir une connaissance exacte des choses; mais l'honorable et docte membre pour Sheffield a provoqué l'expression de votre opinion sur ce sujet. Je vous demande si vous vous déclarerez les partisans de cette politique qui, depuis quelque temps, a été suivie par le pouvoir exécutif, politique fondée sur la résistance à un projet que l'Europe regarde comme tout à fait commercial de sa nature. Les raisons que vous avancez sont, à mon sens, tout à fait insoutenables en ce qui regarde la Turquie, et froissent l'opinion publique de toute l'Europe. Je ne dis pas qu'elle choque ou ne choque pas l'opinion publique de l'Angleterre. Les raisons que l'on donne relativement à l'Inde sont faites pour causer une grande irritation en Europe, des sentiments de jalousie et même d'hostilité contre l'existence de l'empire anglais dans les Indes. J'ajoute que, quel que soit le vote de cette nuit, je suis profondément convaincu que, dans l'état où est

l'opinion générale sur ce sujet, non-seulement la politique adoptée est une fausse politique, mais qu'elle est diamétralement opposée aux plus simples principes de la prudence, et on peut dire aussi à la courtoisie et à la bienveillance nécessaires entre des nations amies. Voilà ce que produit la tendance à s'isoler sur ces questions du monde civilisé, et ce fait certain ne fera qu'être de mieux en mieux senti chaque année par le peuple anglais, attendu que vous ne serez pas en mesure de maintenir toujours cette politique. Si donc vous voulez abandonner ce fâcheux système, le plus tôt sera le mieux. En tout cas, et pour ma part, je n'aurai pas la moindre hésitation à donner mon vote à la motion de l'honorable gentleman, parce que je trouve que le principe qu'il nous invite à soutenir est tout à la fois sage et indispensable pour la solution de ces questions, et que, dans le cas particulier qui nous est soumis, ce principe se trouve intimement lié aux intérêts de mon pays et aux intérêts des autres peuples de l'Europe. (*Applaudissements.*)

LE CHANCELIER DE L'ÉCHIQUIER. — Comme il s'agit d'une question de grande importance, j'espère que la Chambre, avant de prendre une décision, considérera au moins avec calme et sans passion toutes les circonstances que cette question implique. La motion de l'honorable gentleman déclare : « que, suivant l'opinion de la Chambre, le pouvoir et l'influence de l'Angleterre ne doivent pas être employés à obliger le Sultan à refuser son assentiment au projet d'un canal à travers l'isthme de Suez. »

Or, quelle preuve avons-nous que le pouvoir et l'influence de l'Angleterre sont employés en ce moment ou ont été exercés d'une manière qui puisse motiver une telle résolution ? Je supposerais, si je n'étais au courant de cette affaire, ou que l'honorable gentleman a reçu l'avis que le gouvernement de Sa Majesté est sur le point de négocier un traité avec le Sultan pour l'obliger à refuser son consentement à ce projet, ou que des papiers ont été déposés sur le bureau, qui prouvent qu'il y a ici de la part du gouvernement une contrainte exercée envers le Sultan dans ce but. Mais je n'ai aucune preuve de ce genre, et l'honorable membre n'a pas donné de raisons

pour nous faire accepter cette hypothèse. Le noble lord qui a parlé a dit, en effet, que le gouvernement avait recommandé au Sultan d'adopter une certaine politique; mais le noble lord, comme je l'ai compris et comme je le sais moi-même par les faits, ne peut avoir imposé au Sultan qu'une politique que le gouvernement turc avait déjà adoptée lui-même. D'après tout ce que j'ai pu constater à ce sujet, le gouvernement du Sultan a des opinions très-décidées sur cette affaire; et certainement je ne vois rien dans l'attitude du ministère actuel ou de l'ancien ministère, qui prouve qu'il y ait eu quelque contrainte inconvenante exercée envers le Sultan, soit dans le présent, soit dans le passé, pour justifier de la part de l'honorable représentant pour l'université d'Oxford, l'emploi de termes comme « opposition déplacée, inconvenante et illégitime. » Quand il y a dans le monde quelque projet mis en avant que nous croyons être compromettant pour les intérêts de l'Angleterre et ceux des nations en général, une opposition contre ce projet ne saurait être ni déplacée, ni inconvenante, ni illégitime.

Avant de nous demander d'adopter une motion relative à ce projet, on devrait nous prouver que l'on a observé quelque conduite secrète ou ouverte telle qu'elle justifierait la Chambre de s'occuper, par une résolution comme celle dont il s'agit, d'empêcher, soit la négociation d'un traité, soit l'adoption d'une politique qu'elle croit être contraire aux intérêts du pays. Quelle doit être la conséquence, si la motion est approuvée par la Chambre? La conséquence sera que le projet est de fait sanctionné par la Chambre des communes. (*Écoutez! écoutez !*) Et quelle que soit la dernière opinion du pays ou de la Chambre sur la question du canal, ce serait certainement une imprudence que d'approuver implicitement un projet qui est incontestablement d'une nature fort équivoque et même d'un caractère pernicieux dans l'opinion de beaucoup de personnes d'une grande autorité. (*Applaudissements.*)

J'espère donc que la Chambre hésitera à adopter cette résolution, quelles que soient les opinions générales sur ce sujet.

Il est certainement de la plus haute importance, en prenant l'affaire en sincère considération, que nous ne perdions pas de

vue, comme ce paraît être l'habitude de ceux qui m'ont précédé, les sentiments du gouvernement turc lui-même. Il a été généralement supposé que le gouvernement turc est ou indifférent ou favorable au projet, et que c'est seulement par suite de l'intervention puissante et pressante de l'Angleterre que ce gouvernement a toujours manifesté de l'opposition contre le projet. Le très-honorable membre pour l'université d'Oxford nous a dit également qu'en obligeant la Turquie, pour ainsi dire par force, à adopter nos vues sur le projet, nous nous mettons en opposition avec le sentiment unanime de tous les autres pays et que nous outrageons les nations. Mais quelle preuve avons-nous — c'est ce que je voudrais bien savoir — que ce projet est approuvé par toutes les autres nations? Dans les discussions d'aujourd'hui, depuis la lecture de la résolution jusqu'au dernier discours, nous avons entendu, de la part des partisans de cette résolution, une série d'affirmations. Il est supposé que la Turquie est contrainte par la force à s'opposer au projet; il est supposé que l'Angleterre emploie la force; il est supposé encore que tous les autres pays sont disposés en faveur du projet. Or, monsieur, je n'ai aucune preuve qui établisse ces suppositions, et la dernière moins que les autres. Cependant, il y a un an, on a répandu une nouvelle, qui, d'ailleurs, n'est jamais parvenue officiellement à ma connaissance, mais que je supposerai exacte, à savoir que l'ambassadeur de France à Constantinople s'était exprimé d'une manière favorable sur ce sujet. Eh bien! nous avons entendu beaucoup d'allusions, surtout de la part de l'auteur de la motion, aux sentiments de la France sur ce sujet, et des avertissements pour nous, qui désirons cimenter l'alliance entre les deux pays, de ne pas suivre une marche hostile aux désirs de la France. Or, nous avons eu de fréquentes communications avec le gouvernement de France, et nous avons reçu fréquemment l'expression de ses opinions et de ses sentiments, certainement plus récente que cette nouvelle du conseil donné par M. Thouvenel, et dont j'ai parlé. Je puis dire que dans ces expressions de sentiments, il n'y a eu rien d'aussi décisif que l'ont dit l'honorable membre pour l'Université et d'autres, mais, au contraire, un aveu très-sincère

des difficultés de tout le projet, et la déclaration très-franche que le gouvernement de France ne désirait pas intervenir autrement que tout autre gouvernement désirerait intervenir en faveur d'une entreprise qui se fie aux bons arguments et au sentiment public. (*Applaudissements.*)

Quant à l'Autriche, je dois dire à l'honorable membre pour Oxford qu'il se trompe tout à fait, s'il croit que le gouvernement autrichien ait exprimé quelque opinion en faveur du projet du canal. Tout ce que nous savons comme certain, c'est qu'après avoir d'abord exprimé des sentiments tout autres, l'Autriche a dit que ce projet ne devait pas être exécuté, ou bien qu'il ne pourrait être exécuté que si toutes les puissances de l'Europe voulaient y consentir. (*Écoutez! écoutez!*)

Or, Monsieur, ce que je dis, c'est que nous devrions abandonner des projets d'une telle importance à la libre influence de l'opinion publique. (*Applaudissements.*) Je n'aurais rien à objecter; mais vous ne les abandonnez pas à la libre influence de l'opinion publique, si vous demandez à la Chambre des Communes d'exprimer son opinion (*Non! non! Applaudissements*), expression qui annoncera à toute l'Europe que votre opinion est faite, que votre opinion est formée, et que nous sommes pour toujours empêchés de former un jugement mûr et de prendre cette marche sage que le temps et l'expérience justifieraient. (*Applaudissements.*) De plus, Monsieur, quoi que puissent dire des gentlemen honorables, et quelques efforts qu'ils puissent faire pour nous persuader, il y a de graves considérations politiques ayant rapport à cette question, pour la Turquie aussi bien que pour l'Angleterre. Je ne dis pas que leur gravité soit telle qu'elles ne puissent céder le pas à d'autres considérations, si plus tard ces autres considérations sont estimées plus puissantes; mais, quant à présent, je pense que ce serait une démarche imprudente et précipitée que d'engager cette Chambre à changer la politique suivie depuis longtemps et qui a été sanctionnée par de hautes autorités, et de nous demander de nous placer dans une position qui nous empêcherait plus tard de suivre la ligne de conduite que nous croirions être la plus sage et la plus prudente. (*Applaudissements.*)

Je n'insisterai pas maintenant sur les considérations politiques, qui doivent être évidentes pour tous. Je n'établirai pas en principe que des considérations politiques ne doivent pas céder et même fréquemment céder à des considérations morales. Si je pouvais être persuadé, par exemple, que le canal dût être un moyen d'accroître sûrement et grandement le bien-être universel de l'humanité, si je n'avais aucun doute que ce fût une entreprise qui, heureusement réalisée, contribuerait à la félicité du monde civilisé tout entier, j'admettrais d'avance que des considérations politiques, quelque graves qu'elles fussènt, devraient céder le pas à des raisons si puissantes. Mais, après tout, ces spéculations, quoiqu'elles puissent être exécutées, ne sont encore que des spéculations, tandis que les considérations politiques sont des réalités et doivent avoir un grand poids dans la marche que nous adopterons.

Des gentlemen honorables se trompent encore plus s'ils s'imaginent que le gouvernement turc ne se préoccupe pas sérieusement de ce côté de la question. Je suis d'accord avec l'honorable membre pour Oxford, que si notre empire de l'Inde doit être maintenu par une politique hostile aux intérêts du reste du monde, cet empire se trouve en très-grand danger, mais si l'on me demande mon assentiment à un projet dont les conséquences doivent être des armements beaucoup plus considérables en Angleterre et des résultats très-douteux d'un caractère cosmopolite et philanthropique pour le monde, je suis obligé de considérer les frais de ces armements, leur influence sur nos impôts, et l'effet général sur l'équilibre des pouvoirs ainsi que nos chances plus grandes de nous brouiller avec des nations étrangères. Ce sont des considérations qui doivent influencer la Chambre des Communes dans cette occasion, et qui ne doivent pas, je le pense, être traitées aussi légèrement que cela a été fait ce soir.

Tels sont les sentiments généraux qui me dirigent dans la marche que je suis prêt à prendre. Je pense que cette résolution a été mise en avant sans autorité suffisante ; je pense que l'honorable membre pour Sheffield n'a pas le droit de supposer que la puissance et l'influence de l'Angleterre ont été employées pour forcer la Porte à s'opposer au projet. Je pense

également que si cette Chambre adopte la résolution, elle se liera elle-même les mains pour l'avenir, et quittera imprudemment le chemin qu'elle a suivi jusqu'ici, qu'elle a suivi, à un certain degré, sous l'influence de graves considérations politiques, mais qui en même temps peut être quitté plus tard, si le temps et l'expérience démontrent que l'on peut prendre cette marche sans faire tort aux intérêts publics. (*Applaudissements.*)

Lord John Russell. — En dépit de ce que vient de dire M. le chancelier de l'échiquier, je ne puis pas croire que depuis plusieurs années l'influence et l'action de l'Angleterre n'aient pas été employées à détourner le Sultan de donner son assentiment au canal que l'on projette à travers l'isthme de Suez. Cela a toujours été avoué par le noble vicomte qui était tout récemment à la tête du dernier cabinet, et cette assertion n'a pas été repoussée par le sous-secrétaire d'État actuel pour les affaires étrangères. Nous pouvons donc considérer cette assertion comme parfaitement certaine. En examinant la question qui nous est soumise, je suis tout prêt à repousser tout ensemble trois des arguments qui nous ont été présentés ce soir. On a dit que le projet était une spéculation chimérique et déshonnête, que les obstacles physiques à l'exécution du canal étaient à peu près insurmontables ou tout au moins gigantesques, et que le gouvernement turc avait un tel intérêt à empêcher l'exécution de ce travail, qu'il emploierait tous ses efforts et toute son influence pour l'entraver autant qu'il le pourrait.

En admettant que tout cela soit vrai, je demande si, parce que la spéculation est aventureuse, parce que les obstacles sont insurmontables, et parce que le gouvernement turc s'y oppose pour des raisons qui lui sont particulières, il s'ensuit que l'Angleterre doive employer aussi toute son influence et son action pour empêcher le projet. On a bien dit, et l'on a répété souvent que l'Angleterre devait, pour ses propres intérêts, s'efforcer d'empêcher la construction du canal. Voyons donc. Le dommage que nous pouvons éprouver doit avoir lieu, soit en temps de paix, soit en temps de guerre. Je ne puis pas concevoir, pour le temps de paix, qu'une nouvelle facilité de

commerce, l'exécution d'une grande route nouvelle entre les différentes parties du monde, puisse être dommageable à l'Angleterre. Si l'on m'objecte que certains ports de France et d'autres contrées continentales sont plus près de l'Égypte que l'Angleterre, et qu'ils auront de grands avantages commerciaux par l'établissement du canal, je réponds que notre principe, c'est de rendre le commerce aussi libre que possible (*Écoutez! écoutez!*) : c'est notre politique depuis ces dernières années. C'est une politique juste et généreuse ; mais je crois en même temps que c'est la politique la plus utile pour l'Angleterre de nous résigner nous-mêmes à la concurrence qui doit accroître le commerce du globe, et j'ai la pleine confiance que l'Angleterre n'a pas le moins du monde à souffrir de cette concurrence. (*Écoutez!*) Mais si des denrées de quelque genre que ce soit peuvent être exportées par la France, la Suisse et l'Italie et peuvent être données dans l'Inde aux sujets de la reine à plus bas prix que les denrées anglaises de même qualité ou de qualité inférieure, de quel droit le pouvoir exécutif en Angleterre viendrait-il priver les sujets de la reine des avantages qui pourraient leur être offerts de cette façon ?

Mais ce n'est pas dans la paix, dit-on, qu'il y a le plus de danger : le danger le plus formidable qu'on redoute est en cas de guerre.

Il me semble que toute la question est de savoir si l'Angleterre conservera ou ne conservera pas la domination des mers, dans le cas où par malheur la guerre viendrait à éclater. Si l'Angleterre doit cesser de dominer les mers, il n'y a pas le moindre doute que l'on enverrait des troupes par l'Égypte si l'on avait le projet d'envahir les Indes. Mais est-ce que les troupes ne pourraient pas être transportées en chemin de fer? (*Écoutez!*) N'est-ce pas un mode de passage dont nous nous sommes servis l'année dernière ? et est-il indispensable de faire un canal par l'isthme pour faire transporter des troupes à travers l'Égypte ? (*Écoutez! écoutez!*) Si cependant nous gardons la possession des mers, tout danger s'évanouit et nous n'y serions pas plus exposés avec un canal que nous ne le sommes dans les conditions actuelles. (*Écoutez! écoutez!*) Je puis rappeler à la Chambre que les bouches du Nil et les environs



d'Alexandrie sont des lieux où la bravoure anglaise a fait ses preuves, et de tels résultats ne doivent pas nous porter à craindre beaucoup pour l'avenir. J'apprécie très-haut la force de l'argument qu'a exposé le très-honorable représentant de l'université d'Oxford ; l'opposition faite à ce projet est de nature à entretenir l'opinion, trop répandue sur le continent de l'Europe, que, poussés par nos intérêts égoïstes et notre jalousie commerciale, nous sommes prêts à sacrifier ou à entraver le commerce de toutes les autres nations. Je crois que cette accusation n'est pas juste ; mais je ne voudrais pas qu'elle pût devenir exacte, et j'ai la confiance que la Chambre acceptera la motion de l'honorable et docte membre, et en l'adoptant, nous montrerons que, pour ce sujet du moins, nous sommes prêts à nous entendre avec le reste du monde, et que nous ne cherchons pas à satisfaire des vues égoïstes.

M. Drummond. — J'ai entendu le discours de mon noble ami le représentant de Tiverton (lord Palmerston), et je reconnais que la politique dont il a parlé a été véritablement la politique de tous les gouvernements dont il a fait successivement partie depuis de longues années. (*Écoutez ! écoutez !*) Je sais aussi que le dernier membre qui vient de parler a été membre du même cabinet, et je n'admets pas une responsabilité divisée ou même limitée (*Rires*) ; mais je suppose que le noble membre pour la cité de Londres est aussi responsable de ce que je regarde comme la vraie politique de l'Angleterre, telle qu'elle a été proclamée par le noble membre pour Tiverton. Un de mes très-honorables amis a dit qu'à ses yeux c'était une question purement commerciale, et que cette question purement commerciale ne regardait que ceux qui veulent y mettre leur argent. Mais si l'on regarde aux desseins de la France, si l'on regarde non des abstractions, mais des actes du gouvernement français, qui ne perd pas son temps à de vains discours de la Chambre des Députés, mais qui ne pense qu'à bien fonder la politique qu'il a résolu de poursuivre, on verra que ce canal, ainsi que l'a dit son noble adversaire, n'est ni plus ni moins qu'une chaîne de forteresses pour barrer le passage à l'Angleterre vers les Indes par cette route, et qu'on a à choisir sur cette question comme sur tant d'autres, si l'on préfère

l'intérêt à l'honneur et à la gloire. (*Applaudissements et rires.*)

M. Bright. — Je n'exprime pas d'opinion formelle sur la question générale ; mais je pense que si la Chambre veut arriver à quelque solution satisfaisante, il faut qu'elle ait sous les yeux la correspondance diplomatique qui a dû être échangée à cette occasion. J'ai cru comprendre, d'après le discours du chancelier de l'échiquier, que le *Foreign-Office* n'a pas de documents particuliers sur cette question ; mais je pense qu'il y a ici quelque malentendu, et que peut-être on a voulu dire que l'affaire n'avait été traitée par le *Foreign-Office* que dans des lettres particulières qui ont disparu. (*Rires.*) Je demande donc si le chancelier de l'échiquier voudrait déposer sur le bureau de la Chambre quelque correspondance que ce fût, qui ferait connaître les actes du gouvernement, puisque le noble membre pour Tiverton semble avoir insinué que, durant quinze ans, il y a bien eu quelque correspondance échangée à cet égard. Le chancelier de l'échiquier a cependant parlé comme s'il n'y avait rien dans le *Foreign-Office* qui pût révéler la marche suivie par ses prédécesseurs. Quant à moi, je trouve la position de la Chambre bien étrange, et je serais heureux que l'honorable et docte membre pour Sheffield ne demandât pas la division sur sa motion, si le gouvernement consentait à déposer la correspondance sur le bureau de la Chambre. Je ne demande pas la moindre indulgence pour ceux qui proposent des projets peu honnêtes de spéculation ; mais je voudrais que la Chambre sût pertinemment jusqu'à quel point l'honneur et les vrais intérêts de l'Angleterre ont été représentés ou compromis par le dernier gouvernement.

Le Chancelier de l'Échiquier. — L'honorable membre n'a pas bien saisi ce que j'ai dit, s'il suppose que je n'ai trouvé aucune trace des opinions de mes prédécesseurs sur ce sujet. J'ai dit seulement que je n'ai pas trouvé de trace de la pression dont on a parlé. Il me serait tout à fait impossible de produire ce soir aucune correspondance qui pourrait influencer le vote ; mais si l'honorable gentleman veut me poser de nouveau sa question demain, je lui ferai alors une réponse. (*Rires.*)

SIR J. ELPHINSTONE, qui parle au milieu des cris*: La division! la division!* — Il y a quelque quinze ans, quand on demandait un chemin de fer à travers l'Égypte, les Français commençaient déjà à proposer un canal, espérant par ce moyen détourner l'attention des Anglais de la voie ferrée, laquelle est destinée à donner au pays des moyens de transit bien plus raisonnables et bien plus pratiques.

M. ROEBUCK. — On m'a demandé quelle preuve je pouvais avoir de l'opposition du gouvernement anglais au projet du canal de Suez. Je réponds que l'année dernière, au mois de juillet, l'honorable membre pour Tiverton est venu déclarer devant cette Chambre qu'il y avait quinze ans que le gouvernement de Sa Majesté usait de toute son influence à Constantinople pour empêcher que le projet ne fût réalisé. Il me semble que voilà une preuve bien suffisante de l'opposition du gouvernement. (*Cris : La division !*) Il me sera permis de dire que j'ai suivi tout ce débat avec une grande sollicitude, et particulièrement le discours du sous-secrétaire d'Etat des affaires étrangères. Nous sommes très-désireux en toute occasion de proclamer que l'alliance avec la France est une alliance cordiale et honnête : mais le discours de l'honorable et docte membre ne témoigne que des doutes, des défiances et des soupçons.

M. FITZGERALD. — Non!

M. ROEBUCK. — Comment, non! L'honorable et docte membre croit-il donc que le peuple français accepterait cette conclusion? Le peuple français ne regardera cette prétendue alliance que comme une hypocrisie. (*Oh! oh!*) Certainement, c'est là une assertion pénible, mais j'ai toujours regardé l'honorable et docte membre comme un Irlandais astucieux, et je n'en ai jamais été si parfaitement persuadé que dans cette occasion-ci, par l'échec complet que l'honorable et docte membre vient d'éprouver, malgré toute son habileté, en s'opposant à la motion. L'honorable et docte membre, sans doute, sans la moindre intention, a représenté faussement le projet d'un bout à l'autre. La motion est bien simple; elle propose de déclarer que l'influence de l'Angleterre ne doit pas être employée pour empêcher le Sultan de donner son consentement au canal de Suez. Je ne demande pas l'opinion de la Chambre sur le canal ; mais

peut-on dire que l'Angleterre n'a pas influencé le Sultan? Le pouvoir de l'Angleterre exercé par un des ambassadeurs les plus impérieux qu'on ait jamais vus ne peut être appelé que du nom de contrainte; et tout ce que je demande c'est que le Sultan soit abandonné à lui-même. (*Écoutez!*) Si l'honorable et docte membre croyait que la Turquie est opposée à ce projet, il ne s'y opposerait pas lui-même; mais il sent fort bien que la Turquie est opprimée dans cette question. (*Écoutez! écoutez!*) Si ma motion est rejetée, la France et l'Europe sauront, par les représentants du peuple anglais, que l'Angleterre a donné sa sanction à une politique qu'en France et sur le continent on regarde comme égoïste, étroite et absolument injuste. (*Non! non!*)

La question posée sur l'amendement de M. Griffith a été résolue négativement sans division, et la Chambre a voté sur la motion originale. Chiffres :

Oui	62	
Non	290	
Majorité	228	contre.

La motion est en conséquence repoussée.

SÉANCE DU 3 JUIN 1858

Times du 4 juin 1858

M. Gibson. — M. le chancelier de l'Échiquier a promis à la Chambre, l'autre nuit, qu'il déclarerait aujourd'hui s'il pouvait déposer sur le bureau la correspondance relative au canal de l'isthme de Suez. Je viens donc lui demander si le gouvernement est disposé à produire toute la correspondance échangée entre le gouvernement anglais et son ambassadeur à Constantinople sur ce sujet; en même temps la correspondance qui a existé entre le gouvernement anglais et tout autre gouvernement étranger sur cette même question.

LE CHANCELIER DE L'ÉCHIQUIER. — L'honorable gentleman est 'faitement exact quand il dit que j'ai promis de me préparer à mer une réponse à sa demande; mais je viens lui dire qu'il serait pas convenable de déposer cette correspondance sur le reau de la Chambre.

Liste des membres du Parlement qui ont voté en faveur du canal de Suez.

ADAIR, H. E.
AYRTON, A. S.
BAGWELL, J.
BAXTER, W. E.
BLAND, L. H.
BOLDERO, col.
BRANMSTON.
BRIGHT, J.
BROCKLEHURST, J.
CAIRD, J.
CALCUTT, T. M.
CLAY, J.
COLLIER, R. P.
COLLINS, T.
CONYNGHAM, lord F.
COX, W.
CRONLEY, F.
DIRLGLISH, R.
DASLEWOOD, sir G. M.
DILLWYN, L. L.
DUKE, sir J.
ELTON, sir A. H.
FITZWILLIAM, hon. C. W. W.
FOX, W. J.
FRENCH, colonel.
GILPIN, C.
GLADSTONE, Rt. hon. W.
GRAHAM, Rt. H. sir J.

Greene, J.
Grenfell, C. W.
Griffith, C. D.
Gurney, J. H.
Hadfield, G.
Hall, Rt. hon. sir B.
Hankey, T.
Herbert, Rt. hon. S.
Hershaw, J.
Kinglake, J. A.
Lindsay, W. S.
Magan, W. H.
Marsh, M. H.
Martin, J.
Mousell, Right hon. W.
Napier, sir C.
Nicoll, D.
Pigott, F.
Roupell, W.
Russel, lord J.
Russel, H.
Russel, A.
Salisbury, E. G.
Scholefiel, W.
Shafto, R. D.
Shelley, sir J. O.
Smith, J. B.
Stapleton, J.
Talbot, C. R. M.
Thompson, général.
Tite, W.
Trelawny, sir J. S.
White, J.
Wood, W.
Rœbuck.
Gibson.

LXXIX

A M. CHARLES MANBY, INGÉNIEUR A LONDRES, SECRÉTAIRE DE LA COMMISSION SCIENTIFIQUE INTERNATIONALE POUR LE PERCEMENT DE L'ISTHME DE SUEZ.

Paris, 4 juin 1858.

A peine arrivé de Constantinople, je lis dans le *Times* du 2 les détails de la discussion qui a eu lieu au Parlement, dans la séance du 1er, sur la question du canal de Suez. Si j'ai lieu d'être satisfait de l'importance de cette discussion et de l'impression favorable qu'elle ne peut manquer d'exercer sur l'opinion publique, j'ai éprouvé la plus pénible surprise à la lecture de l'étrange discours de l'ingénieur entrepreneur de chemins de fer, M. Robert Stephenson. Bien que M. Stephenson ait avec vous des relations intimes et journalières, et qu'il eût été, par conséquent, en mesure d'être bien informé s'il l'avait voulu, je reconnais qu'il était libre, en présence d'une assemblée incompétente, et sans fournir aucune espèce d'explication à l'appui de sa thèse d'impraticabilité, de renouveler les hérésies techniques dont il s'était rendu coupable l'année dernière, et à l'occasion desquelles il avait été couvert de confusion par la réponse péremptoire de M. Paléocapa et des autres membres de la Commission internationale, par le mémoire de M. Conrad, lu et approuvé en séance de la Société royale des ingénieurs de la Hollande, et par le second rapport de l'Académie des sciences de Paris. M. Stephenson était encore libre de continuer à garder le silence à ce sujet et de ne pas profiter de cette occasion

qu'après avoir eu successivement entre les mains toutes les feuilles en épreuves du rapport, il donnait son adhésion au travail de ses collègues; et, en signe de cette adhésion, vous m'avez envoyé, *pour le bon à tirer*, la première feuille où vous aviez maintenu le nom de M. Rendel. De plus, vous avez signé le rapport en qualité de secrétaire avec votre collègue, M. Lieussou, et le président, M. Conrad.

La mort de M. Rendel ne m'a pas permis de savoir plus tard par lui-même ce qui s'était passé entre vous; mais dans le meeting qui s'est tenu à Bristol, le 18 juin de l'année dernière, un ingénieur, M. Edward Slaughter, s'est levé au milieu de la discussion et s'est exprimé ainsi :

Toute la question se borne à la difficulté technique de l'ouvrage, et j'en dirai un ou deux mots. J'ai eu des relations importantes avec feu M. Rendel; un jour, je lui ai demandé sa véritable opinion sur les difficultés techniques et il m'a dit très-clairement qu'il était convaincu de la possibilité du projet. Donc, en supposant que les calculs sur ce point soient exacts, il ne peut y avoir de doute qu'au point de vue commercial l'exécution de ce canal ne doive être une entreprise excessivement avantageuse.

Quant à M. Mac-Clean, il repoussera sans doute avec indignation les assertions de M. Stephenson qui le concernent; outre le concours complet et personnel qu'il a apporté à tous les travaux et aux voyages de la Commission, il a apposé sa propre signature sur le document le plus essentiel, sur le rapport sommaire présenté le 2 janvier 1856 à S. A. le vice-roi d'Égypte, et où l'on trouve les conclusions suivantes :

Le canal direct de Suez vers le golfe de Péluse est donc l'unique solution du problème de la jonction de la mer Rouge

et de la Méditerranée ; l'exécution en est facile, le succès assuré, les résultats immenses pour le commerce du monde. . . . . .

Le tracé direct offre toute facilité pour l'exécution du canal maritime proprement dit, avec embranchement sur le Nil, et des difficultés ordinaires pour la création des deux ports. . .

La dépense du canal des Deux-Mers et des travaux qui s'y rattachent ne dépassera pas le chiffre de 200 millions, porté dans l'avant-projet des ingénieurs du vice-roi.

LXXX

A M. DE NEGRELLI, A VIENNE.

A M. S.-W. RUYSSENAERS, A ALEXANDRIE.

A M. CH. AIMÉ DE LESSEPS, A CONSTANTINOPLE.

(Dépêche télégraphique.)

Londres, 8 juin 1858.

La discussion au Parlement qui a fait une impression favorable pour nous sur l'opinion publique sera suivie de motions nouvelles. Le ministère sera harcelé jusqu'à la clôture parlementaire. La qualité et la persistance des orateurs partisans du canal assurent le succès moral. La persuasion générale est que la marche de la Compagnie ne peut être arrêtée et que l'opposition est insoutenable. Bientôt je partirai pour Vienne, l'Égypte et Constantinople.

LXXXI

A M. BARTHÉLEMY SAINT-HILAIRE, A PARIS.

Londres, 9 juin 1858.

Je vous donne le résultat de mon entretien avec notre ambassadeur, le maréchal duc de Malakoff.

1° Le maréchal est très-sympathique à notre entreprise ;

2° Il n'a pas d'instructions pour agir sur le gouvernement anglais ;

3° Il m'a paru soulagé lorsque je lui ai dit que je venais à Londres pour *mes* affaires du canal, sans avoir besoin de recourir à son intervention ;

4° Mon assurance et la déclaration que je lui ai faite de mon intention de poursuivre l'entreprise et de marcher *à l'exécution*, malgré l'opposition du cabinet anglais, ont produit sur son esprit et sur son attitude envers moi une impression très-favorable, exprimée par son désir de ne pas quitter ce monde avant d'avoir assisté à l'inauguration du canal des deux mers.

Un grand dîner et une soirée chez M. Hankey, gouverneur de la Banque et membre du Parlement, ont eu pour conséquence de me faire dire par plusieurs membres opposants de la Chambre des Communes, que *je les avais persuadés*.

En résumé, après avoir entendu beaucoup de sons de cloche, voici la situation anglaise telle que je l'aperçois aujourd'hui :

Les 62 voix qui ont voté pour la motion Rœbuck sont convaincues et nous sont acquises à jamais;

Les autres, formant la majorité ministérielle et docile de la Chambre, ont réservé leur opinion sur la question du canal, d'après la prière que leur en a faite M. Disraëli, de se donner le temps de s'informer avant de se prononcer *pour* ou *contre*. Une bonne partie de cette majorité, d'après ce que m'a dit M. Rœbuck lui-même, est systématiquement hostile au canal, *parce qu'elle est systématiquement l'ennemie de la France.*

Lord John Russell, Gladstone, Milner Gibson, Rœbuck, etc., etc., vont s'entendre pour éclairer la Chambre par de nouvelles motions et pour pousser le ministère dans ses derniers retranchements.

Je vous envoie la copie de la dépêche télégraphique définissant notre position, et que j'ai expédiée hier à Vienne, à Alexandrie et à Constantinople.

En ce qui concerne les communications de la France et de l'Angleterre, au sujet de la question du canal, ai-je dit à plusieurs personnages, il avait été convenu dès le principe que, du moment où l'opinion exprimée dans des notes par les deux gouvernements était différente, il fallait laisser l'entreprise agir par ses propres forces, d'autant plus qu'elle ne réclamait l'assistance d'aucun gouvernement.

Les agents diplomatiques anglais et français, tant à Constantinople qu'à Alexandrie, devaient observer la neutralité et s'abstenir de faire agir leur influence.

Maintenant il est de la plus insigne mauvaise foi de prétendre que la France ne s'intéresse pas à l'entreprise du canal de Suez, parce que les agents français ont été fidèles au principe de neutralité qu'il leur avait été ordonné de suivre, et que les Anglais y ont complétement manqué en Turquie et en Égypte.

LXXXII

A M. MAC-CLEAN, MEMBRE DE LA COMMISSION SCIENTIFIQUE INTERNATIONALE POUR LE PERCEMENT DE L'ISTHME DE SUEZ ET VICE-PRÉSIDENT DE L'INSTITUT DES INGÉNIEURS CIVILS A LONDRES.

Londres, 16 juin 1858.

J'ai reçu votre lettre d'hier en réponse à la communication que je vous ai faite de ma correspondance avec M. Ch. Manby.

Cette lettre contenant en général des renseignements techniques, qui sont de la compétence de la Commission scientifique internationale, je m'empresse de la transmettre à votre président. L'honorable M. Conrad s'entendra sans doute avec vous et avec vos collègues, au sujet de certains détails d'exécution sur lesquels vous différez.

Quelle que soit d'ailleurs votre opinion personnelle sur le mode d'exécution du canal, je remarque avec satisfaction dans votre lettre la phrase suivante :

The execution of a canal of this description would be so easy, that we considered the success of the project would be certain, especially as there were no contingencies greater than in ordinary engineering works of same magnitude, and as the estimate did not exceed the a mount proposed to be expended by the engineers of the vice-roy on their original project.

Il résulte de votre lettre que M. Robert Stephenson, dans son dernier discours à la Chambre des Communes, n'avait pas eu l'intention d'attribuer à M. Rendel ni à vous une opinion d'impraticabilité concernant l'exécution

du canal de Suez, et que cette opinion vous était seulement applicable dans une certaine hypothèse et non dans une autre. J'admets volontiers que cette explication ait pu vous satisfaire, mais vous m'avouerez que la Chambre des Communes et le public devaient se tromper au langage de M. Stephenson, puisque je m'y suis trompé moi-même, et je suis fondé à soutenir que l'esprit d'un tel langage était calculé de manière à produire l'impression qui a été produite en effet, et que j'ai constatée depuis mon arrivée à Londres : c'est-à-dire que les membres anglais de la Commission internationale et les ingénieurs de l'Angleterre passaient, au dire de M. Stephenson, pour être absolument incrédules en ce qui concerne la possibilité d'exécution du canal.

Je persiste donc à maintenir les accusations que j'ai portées contre lui dans ma lettre du 4 à M. Ch. Manby.

Un sentiment de dignité personnelle ne me permet plus de qualifier sa conduite, depuis qu'il s'est déclaré dans l'impossibilité de me donner aucune explication, en se retranchant derrière sa position de législateur.

LXXXIII

A LORD LYNDHURST, A LONDRES.

Londres, 16 juin 1858.

Devant partir aujourd'hui même pour la France et l'Égypte, je prends la liberté d'appeler votre haute attention sur la question du canal de Suez, qui concerne une entreprise particulière et commerciale dans laquelle le gouvernement anglais n'a pas le droit d'intervenir pour y faire obstacle, et qui a été dernièrement le sujet d'une discussion importante dans la Chambre des Communes.

Il me paraît fort utile que, parmi les causes qui pourraient amener quelque malentendu entre nos deux pays, cette question, dans laquelle le bon droit et le beau rôle ne sont pas du côté des adversaires du canal, ne vienne pas compliquer une situation équivoque. Il importe que cette situation soit éclaircie par des orateurs dont la voix éloquente a l'habitude d'être écoutée par leur pays. C'est à ce titre que je viens vous prier de vous rendre compte de la véritable position de la question, dans le cas où vous jugeriez bon de la soumettre à la Chambre des Lords.

Je vous communique une lettre que j'ai adressée à l'un des ingénieurs anglais, membre de la Commission scientifique internationale du canal, au sujet des assertions inexactes produites à la Chambre des Communes par M. Stephenson. Je vous remets en outre un article d'un journal de Paris, qui parle de l'effet produit en France par le vote qui a eu lieu au Parlement le 1er juin. Ce jour-

nal passe pour recevoir les inspirations du gouvernement français. Dans tous les cas, ce dont je suis certain, c'est que, dans cette circonstance, il est l'expression de l'opinion publique sur tout le continent.

M. Daniel-Adolphus Lange, représentant de la Compagnie du canal à Londres, s'empressera de se mettre à votre disposition pour tous les renseignements que vous désireriez obtenir.

Le *CONSTITUTIONNEL* du 12 juin et le canal de Suez.

Il y a huit jours, la Chambre des communes d'Angleterre délibérait sur une motion qu'elle aurait dû approuver sans débat. C'était celle de M. Rœbuck, qui proposait de déclarer que le gouvernement britannique devait cesser de peser sur la Porte-Ottomane, pour l'obliger à différer au moins la sanction officielle qu'elle voudrait donner au percement de l'isthme de Suez. La majorité, on le sait, a repoussé cette motion. Elle doit aujourd'hui bien regretter cette décision. Si elle a connaissance du sentiment que son vote a fait naître dans toute l'Europe ; si elle se rend compte du danger auquel elle expose l'Angleterre en accréditant la pensée que les intérêts britanniques sont contraires aux vœux légitimes du reste du monde, et qu'ils ne transigeront point, elle doit être inquiète des suites de son vote, et un peu troublée d'avoir donné cette preuve irréfléchie d'égoïsme.

L'influence de l'Angleterre dans les affaires générales du monde se soutient au moyen des alliances qu'elle contracte sur tout le continent ; c'est avec l'aide d'alliés qu'elle a fondé sa puissance et qu'elle la maintient, surtout en ce moment, où tant de causes d'affaiblissement se révèlent dans son organisation intérieure et dans ses possessions lointaines. Or, s'il devenait avéré que cette puissance, longtemps regardée comme la sauvegarde des intérêts de l'Europe, ne se soutient, au contraire, qu'à condition de les blesser, ne s'exposerait-elle pas à

voir se refroidir les sympathies dont elle a si grand besoin? La Grande-Bretagne entourée d'un cercle de gouvernements polis mais réservés, pourrait finir par être isolée dans toutes les questions diplomatiques, et les peuples cesseraient de croire à son influence.

Voilà pourtant quelles graves conséquences peut produire une affaire en apparence petite et secondaire au milieu des grandes questions de la politique quotidienne. L'isthme de Suez est une sorte de pierre de touche qui peut faire connaître au monde si l'Angleterre est sincère quand elle se dit animée du désir de répandre la civilisation, de travailler au progrès de l'humanité, de propager la liberté du commerce dans des vues philanthropiques plus encore que dans son propre intérêt; l'isthme de Suez est l'épreuve de la politique anglaise; selon que cette affaire est traitée en Angleterre, on peut juger si cette politique est conservatrice, comme le monde l'a cru durant la première moitié de ce siècle, ou si elle est, au contraire, égoïste et étroite.

Nous avions donc raison de dire en commençant que bien des membres de la majorité doivent en être au regret de leur vote, qui, d'ailleurs, nous le croyons fermement, ne répond pas aux sentiments de la nation. Les Anglais ont trop de bon sens pratique pour s'associer à une telle faute.

La Chambre s'est laissé éblouir par des sophismes. Elle ignorait les faits de la cause, comme on dit en termes de palais. Puis, eût-elle été mieux instruite, elle avait des obligations de partis; elle n'a pas pu déserter le drapeau de ses chefs. La discipline n'est pas moins impérieuse dans le Parlement que dans les camps, et, pour y obéir, beaucoup de membres votent résolûment contre leur opinion, de même que beaucoup de soldats vont au combat, à la suite de chefs mal inspirés, avec la certitude d'y trouver la mort et même la défaite.

La majorité des Communes a donc donné tête baissée, à la suite de lord Palmerston et de M. Disraëli; mais qu'a-t-elle fait? Laissons de côté les conséquences funestes, mais moins immédiates de son vote, que nous venons de faire ressortir. N'en est-il pas une directe et bien regrettable? L'oppression évidente, avouée de la Turquie.

La question avait été très-nettement posée par M. Rœbuck. Il ne demandait pas que la Chambre approuvât l'entreprise et déclarât qu'elle est praticable et fructueuse. Il invitait le gouvernement à cesser d'abuser de son influence pour dicter à la Turquie une détermination dans tel ou tel sens. En repoussant cette motion, ce n'est pas contre l'isthme de Suez que la Chambre s'est prononcée, c'est contre l'indépendance de la Porte. C'est là surtout ce qui est très-grave.

Le percement de l'isthme de Suez n'est nullement compromis par la décision de la Chambre. Au contraire, il n'a jamais été plus près du succès définitif, en Angleterre même. Mais la Turquie, une puissance tiraillée par mille ambitions, un gouvernement affaibli, un empire menacé par de puissants voisins; la Turquie, après avoir été opprimée par un ambassadeur impérieux, après avoir subi les invectives et les sinistres prédictions des journaux anglais, reçoit de la Chambre des communes un tel coup! C'est la Chambre qui approuve le gouvernement d'employer son autorité pour forcer la Turquie à tenir une conduite contraire à ses intérêts, désagréable à toutes les puissances, à tous les gouvernements, un seul excepté! Funeste exemple! Vienne d'Allemagne, des États-Unis ou de tout autre pays un nouveau Menschikoff, de quel droit le Parlement d'Angleterre prendra-t-il fait et cause pour l'indépendance de la Porte, alors qu'il vient de porter atteinte au principe de cette indépendance? Qu'en dira la Turquie? Qu'en penseront les grandes puissances, qui voient, d'un œil froid et observateur, augmenter les prétentions de certains partis en Angleterre, à mesure que les embarras de ce pays augmentent?

La Chambre des communes, on le voit, s'est laissé entraîner à commettre une grande imprudence. Elle a de plus donné au monde un spécimen peu édifiant des mœurs parlementaires. Impossible d'accumuler plus d'erreurs et, il faut le dire, plus de faussetés, qu'on ne l'a fait dans cette mémorable séance. On sait, par la lettre de M. Ferdinand de Lesseps, ce qu'il faut penser des allégations de l'ingénieur Stephenson. Le chef de l'ancien ministère, lord Palmerston, s'est montré bien plus aventureux encore dans ses assertions. Ses erreurs ont été, en vérité, si grossières, qu'on s'étonne que la Chambre ne se soit

pas aperçue qu'il se jouait d'elle. Tout le monde rit, en Europe, de ces prétendues fortifications d'Alexandrie et de ces milliers de canons que personne n'a jamais vus. On se demande si John Bull pousse la crédulité au point de croire que le barrage du Nil puisse servir à autre chose qu'à l'irrigation des terres. Lord Palmerston, en parlant de ce barrage, ne s'est-il pas aperçu, d'ailleurs, qu'il évoquait un souvenir fâcheux pour la politique anglaise, celui de l'inondation du lac Maréotis, et de la destruction de quarante villages entourés de terres autrefois fertiles, aujourd'hui couvertes d'eau salée? Ce sont les Anglais qui ont accompli cet acte peu civilisateur durant les guerres du commencement du siècle. Il ne sied donc pas de blâmer, dans la Chambre des Communes, le barrage du Nil, qui peut compenser, jusqu'à un certain point, les ravages causés en Égypte par la rupture volontaire des écluses qui garantissaient les terres de l'ancien lac Maréotis contre l'invasion des eaux de la mer.

Que dire de ces discours où d'autres membres du Parlement ont avancé que la Turquie et l'Autriche étaient opposées au percement de l'isthme de Suez, et que la France montrait pour ce projet de l'indifférence? Les faits prouvent tout le contraire. La Turquie a exprimé dans une lettre, rendue publique, toutes ses sympathies pour cette entreprise; l'Autriche a fait au concessionnaire un accueil enthousiaste; le gouvernement français enfin approuve hautement cette grande œuvre. Comment pourrait-on en douter en Angleterre? N'y connaît-on pas, même sans recourir aux pièces, les vrais sentiments de ces trois puissances? Si la Turquie, par intimidation, a ajourné l'acte qui doit constater son assentiment; si l'Autriche, par des calculs politiques, s'est abstenue de démarches éclatantes, c'est qu'elle a senti la nécessité d'imposer un moment silence à la voix de ses intérêts; mais elle garde bonne note, on peut en être sûr, de la contrainte qu'elle s'impose. Quant à la France, est ce que son concours moral n'est pas évident, incontestable? Est-ce que son bon vouloir ne se manifeste pas chaque jour, à chaque heure, par toutes les voix qui sont écoutées dans le pays, par l'Académie des sciences, par les organes officiels des vœux et des besoins de nos populations? Le gou-

vernement britannique sait parfaitement à quoi s'en tenir sur les vrais sentiments des pouvoirs qu'il a représentés comme hostiles ou indifférents dans les différents États de l'Europe, et il est regrettable de voir des hommes d'un beau caractère, d'un talent supérieur et d'une haute position, réduits à énoncer des faits faux pour conquérir les suffrages d'une chambre. Il n'y a pas un seul des adversaires de l'isthme qui, dans cette séance, n'ait été condamné à dissimuler sa pensée et à travestir les faits.

Enfin, la faute que la Chambre des Communes a commise est d'autant plus grande que ses antipathies ne peuvent avoir pour effet d'empêcher l'exécution d'une entreprise qui est placée en dehors des limites de la souveraineté et de la juridiction anglaise. Le percement de l'isthme de Suez ne tardera pas à se faire, et il ne restera du vote de la Chambre des Communes que le souvenir d'une mauvaise volonté stérile.

LXXXIV

RÉPONSE DE M. NEGRELLI A M. STEPHENSON

(*Gazette autrichienne* du 18 juin.)

Monsieur le Rédacteur,

Dans la séance du Parlement anglais du 1er juin, M. R. Stephenson a prétendu, relativement à la responsabilité du canal de Suez, qu'en 1847 une commission composée d'un Français, d'un Autrichien et de lui-même avait constaté l'impraticabilité de ce projet.

(M. de Négrelli cite ici la première partie du discours de M. Stephenson.)

Déjà l'an dernier, j'avais eu l'intention de rectifier les affirmations faites publiquement par mon honorable ami au sujet des opinions de « l'ingénieur autrichien. »

Mais M. Paléocapa m'avait devancé, et sa réfutation des assertions de M. Stephenson était tellement frappante, que je me contentai, ainsi que les autres membres de la Commission internationale, de me joindre à lui, et que je m'attendais à une réponse basée sur les arguments techniques de la part de mon honorable ami d'Angleterre.

Au grand étonnement de tous ceux qui suivent l'affaire du canal avec cet intérêt qu'excite une entreprise si belle, si importante et si utile, cette réponse n'a jamais été faite par l'honorable membre de la Chambre des Communes. M. Stephenson n'a fait que répéter ses anciennes assertions dans la séance du 1er juin. Il semble donc être dans l'intérêt de la vérité d'exposer franchement la marche historique des faits, et M. Stephenson me saura gré de venir en aide à sa mémoire.

Je me permets de lui rappeler qu'entre nous (un Autrichien, Négrelli, un Français, Talabot, et un Anglais, Stephenson) il n'y a eu, ni en 1847 ni plus tard, un échange d'opinions sur la question du canal de Suez. La seule fois que j'ai parlé de cette affaire à M. Stephenson, fut en 1846 à Paris, où nous con-

clûmes un traité le 30 novembre, suivant lequel nous devions nous charger, moi de l'exploration du golfe de Péluse et de la levée du littoral de Tineh, mon ami Talabot, de la levée et du nivellement de l'isthme, et M. Stephenson de l'exploration et de la levée du golfe de Suez. Ce traité contient encore d'autres stipulations, toutes adoptées par M. Stephenson. A cette époque, il semble donc avoir eu foi dans l'utilité et les revenus du canal, et ne pas avoir considéré comme absurde l'idée du percement de l'isthme. Que le canal ait ou n'ait pas une pente de trente pieds, cela ne change rien à la chose. Pour ma part, je considère un canal horizontal comme plus avantageux pour la navigation qu'un canal en pente; et je trouve que dans tous les canaux ayant une pente, il faut établir des écluses pour l'annuler. Ainsi, je considère comme un fait très-heureux qu'il n'y ait pas de différence de niveau entre les deux mers, circonstance qui facilite essentiellement l'exécution d'un canal libre.

M. Talabot et moi, nous avons envoyé, en 1847, des détachements d'ingénieurs en Égypte, et adressé les résultats de nivellements à la Commission réunie à Paris. M. Stephenson n'a envoyé personne en Égypte, et il s'est contenté, pour sa part, d'adresser, sans autres explications ou observations, quelques cartes géographiques imprimées de la mer Rouge.

Nous étions de plus convenus qu'il ne serait porté de jugement sur les nivellements des ingénieurs autrichiens et français que lorsque les ingénieurs en chef Négrelli, Talabot et Stephenson les auraient comparés à l'état des lieux mêmes et complétés par leurs propres expériences.

Au mois de janvier 1848, nous convînmes de partir ensemble pour l'Égypte dans le courant du mois de mars, et de délibérer, après l'exploration du terrain seulement, sur la possibilité et les détails du projet. Tous les préparatifs de voyage étaient faits, lorsque les événements de février survinrent; le voyage fut suspendu, et depuis cette époque, aucune délibération n'a eu lieu entre les trois ingénieurs. Il est vrai qu'ils se sont rencontrés encore une fois à Paris au mois d'août 1855; mais aucun mot n'a été échangé entre eux sur le projet du canal.

Pendant ce temps, M. Bourdaloue, chef de la brigade des ingénieurs français, publia ses nivellements ; et comme ils se rattachaient à ceux de la brigade autrichienne, toutes les personnes qui s'y intéressaient pouvaient élaborer et préparer leur plan sur l'exécution du projet.

Il est vrai que M. Stephenson est allé en Égypte sans se concerter avec ses collègues et sans y aller à cause du canal de Suez, mais dans l'intention d'entrer en négociations avec le gouvernement au sujet de l'exécution d'un chemin de fer d'Alexandrie à Suez. A cette occasion, M. Stephenson peut avoir parcouru le désert entre le Caire et Suez ; mais ainsi il n'a vu que cette partie de l'isthme qui touche immédiatement à Suez. Cependant notre honorable ami prétend avoir parcouru à pied tout l'isthme entre les deux mers. Mais en Égypte, ou les préparatifs pour un voyage dans le désert excitent toujours l'attention, personne ne veut avoir entendu parler ou savoir quelque chose d'un pareil voyage de M. Stephenson ; et sa dernière affirmation au Parlement anglais, suivant laquelle il faudrait creuser 80 milles anglais, confirme l'opinion générale en Égypte, que M. Stephenson n'a ni parcouru ni vu l'isthme proprement dit ; car dans ce cas il aurait vu aussi les bassins des Lacs amers et du lac Timsah, que l'on n'a pas à creuser, et qui ôtent un nombre assez grand de milles au chiffre de M. Stephenson, et faciliteraient ainsi l'exécution du canal d'une manière considérable.

Les ingénieurs du vice-roi d'Égypte avaient pris part aux nivellements de la brigade française, et ils étaient en possession des résultats ; ils ont répété le nivellement en 1853, et trouvé le même résultat. A la suite de ces travaux, ils élaborèrent un avant-projet de percement de l'isthme, après que la concession eut été accordée à M. de Lesseps, en 1854.

M. Talabot a publié, de son côté, un projet dans lequel, abandonnant l'union directe des deux mers, il propose de creuser un canal de Suez au lac Timsah, et de là, par l'Ouadée-Toumilat, et en traversant le Nil, jusqu'à Alexandrie.

Moi, de mon côté, je trouvai le résultat des nivellements très-favorable à l'union directe des deux mers, l'égalité de leurs niveaux dispensant de la construction des écluses. Ce-

pendant [illegible] avec mon opini
que mes [illegible] par l'
terrain et les sondages [illegible].

Par suite de l'exploration du terrain, exécut
décembre [illegible] par la Commission internationale
conviction [illegible]ement, ai
sibilité de construire des entrées et des ports s
extrémités du canal et au lac Timsah. Et à pein
du désert et des deux golfes était-elle terminée
dans mes longues expériences par les nouvelles
prononça [illegible] dans le g
pour l'union directe des deux mers au moyen d'

Je ne partage pas l'opinion de mon honorabl
terre, que le canal, faute de courant, deviendr
seux et stagnant.

Les grands bassins dans l'intérieur de l'isthme
surfaces d'eau très-considérables, et qui entretier
tous les lacs intérieurs, le mouvement constant
différence des marées, dans les deux mers, com
canal l'agitation qu'ont les mers elles-mêmes. L
être considéré que comme la continuation des d
mêlent leurs eaux dans les deux bassins. Que r
ami essaye d'observer par les fenêtres du Parlem
veloppé de si singulières connaissances hydrau
que le reflux de la Tamise jusqu'au delà de Wi
par la marée montante et par l'agitation con
fleuve; quoique Windsor soit à plusieurs lieu
néanmoins l'influence de la marée sur les ea
se fait sentir régulièrement. De même la Médi
mer Rouge agiteront le canal de Suez. Les eau
dront; en un mot, elles prendront part à tous l
de la mer. Car le canal, nous le répétons, n'est
gation des deux mers jusqu'à leur point d'union
des Lacs amers, et il sera continuellement alin
Cette agitation se manifeste dans toutes les l
naux qui communiquent avec la mer. Ainsi le
alimenté et animé par la Méditerranée, s'étenc
le pays, sans devenir une mare stagnante.

Mon honorable ami comprendra donc qu'il n'aura pas dans « l'Autrichien » un appui pour sa manière de voir, et que ce dernier ne renonce pas à des données historiques, ni à sa conviction formée après un examen sérieux, à savoir que le percement de l'isthme de Suez, en vue de l'établissement d'un canal maritime pour unir les deux mers, est d'une exécution facile au point de vue technique.

Vienne, le 10 juin 1858.

LXXXV

A M. D. A. LANGE, A LONDRES

Paris, 18 juin 1858.

Lorsque le cabinet Derby remplaça l'administration de lord Palmerston, le gouvernement du Sultan eut le désir de profiter de cette occasion pour donner le firman concernant la ratification de la concession octroyée par le vice-roi d'Égypte pour le percement de l'isthme de Suez.

Une dépêche de la Porte fut adressée au représentant de la Turquie en Angleterre, M. Mussurus, portant invitation de faire savoir à lord Malmesbury que le gouvernement du Sultan, ne voulant pas agir en cette affaire à l'*insu* du gouvernement britannique, désirait connaître l'opinion du nouveau ministre du foreign office à ce sujet.

Lord Malmesbury répondit à M. Mussurus que lui et ses collègues partageaient l'opinion du ministère précédent et qu'ils persévéreraient dans l'opposition que leurs prédécesseurs avaient faite à l'entreprise; il ajouta qu'il remarquait avec plaisir, dans la communication de la Porte, qu'on ne ferait rien *sans le consentement de l'Angleterre.*

C'est ainsi qu'il lui plaisait de traduire les mots *à l'insu* employés par le gouvernement ottoman.

La réponse de lord Malmesbury excita une grande surprise à Constantinople. Le divan s'empressa de charger son ambassadeur à Londres de déclarer qu'il n'avait jamais entendu aliéner sa liberté d'action dans une question

d'administration intérieure, ni faire dépendre sa propre décision de celle d'un gouvernement étranger; qu'enfin, si, par déférence pour un allié, il avait annoncé qu'il n'agirait pas à son insu, il n'avait pas entendu par là faire dépendre la solution de l'affaire du consentement du cabinet anglais.

Tel est, au point de vue diplomatique, l'état actuel de la question du canal de Suez entre la Porte et le gouvernement britannique. Aujourd'hui, les hommes d'État de la Turquie, voyant que le ministère anglais n'ose pas avouer au Parlement les démarches de sa diplomatie, ne se feront plus d'illusion sur la puérilité et l'inutilité d'une opposition qui n'a pas pu résister à une discussion publique. Au besoin je me chargerai de leur ouvrir les yeux à ce sujet.

LXXXVI

A M. [illegible], PRÉSIDENT
DE LA [illegible] INTERNATIONALE, A LA HAYE

Paris, 22 juin 1858.

Je remets à M. [illegible]

1° Ma lettre à M. [illegible], en date du 4 juin;

2° Ma lettre à M. Mac-Clean, en date du 10 juin, pour lui demander de me faire connaître son opinion sur les assertions de M. Stephenson le concernant;

3° La lettre de M. Mac-Clean du 12 juin;

4° Ma réponse à M. Mac-Clean, en date du 13 juin;

5° Les discussions sténographiées de la Commission scientifique internationale relatives à la question de l'alimentation du canal maritime par l'eau du Nil, discussions provoquées par MM. Rendel, Mac-Clean et Ch. Manby;

6° La correspondance échangée entre M. Ch. Manby et M. Barthélemy Saint-Hilaire, constatant le concours des ingénieurs anglais à la rédaction, à la signature et à la publication du rapport de la Commission internationale, sans aucune espèce de réserve de leur part sur l'incident de la question de l'alimentation du canal par l'eau du Nil, système repoussé par ledit rapport;

7° Une lettre collective de MM. Mac-Clean et Manby, que je n'ai pas reçue à sa date du 24 août 1857, et dont M. Mac-Clean m'a remis une copie à Londres le 26 juin courant;

Et 8° la copie d'une lettre que j'avais adressée à

M. Ch. Manby, le 27 août 1857, en réponse à une lettre de lui du 25 août.

La situation qui ressort de ces documents me semble devoir se résumer ainsi :

Depuis que M. Stephenson s'est prononcé au Parlement contre le canal de Suez et que la Commission internationale a dû combattre ses déclarations, les ingénieurs anglais de la Commission internationale ont cherché à lui venir en aide en reprenant leur idée d'alimentation du canal maritime par l'eau douce, idée abandonnée dans les discussions de la Commission et dans la rédaction du rapport final.

M. Mac-Clean, soutenant particulièrement aujourd'hui ce système, quoique le rapport de la Commission, auquel il a concouru, ne contienne aucune réserve de sa part, il me paraît essentiel que M. Conrad, en sa qualité de président, établisse une discussion sérieuse avec lui.

Si M. Conrad va en Angleterre, il sera fort utile qu'il voie les principaux ingénieurs de l'Institut des ingénieurs civils, qu'il les entretienne du projet de la Commission, et qu'il invite, s'il y a lieu, M. Stephenson à s'expliquer plus catégoriquement et plus scientifiquement qu'il ne l'a fait jusqu'à présent, soit devant l'Institut, soit par tout autre moyen.

LETTRE [illegible]

A M. LE COMTE [illegible], A PARIS

Vienne, 25 juin 185[illegible].

M. de Negrelli m'attendait à la gare de Vienne, à mon arrivée. A peine débarqué du chemin de fer, nous avons été ensemble rendre visite aux ministres de l'Empereur d'Autriche.

A la suite de la déclaration faite au Parlement anglais, que le gouvernement autrichien ne s'intéressait pas à l'exécution du canal de Suez, le baron de Bruck, le baron de Toggenbourg et le comte de Thun ont appelé, *en conseil*, l'attention de leurs collègues sur cette question, et ont demandé formellement que leur politique se dessinât nettement en faveur d'une entreprise traditionnellement réclamée par les intérêts vitaux du pays. On a produit des correspondances officielles témoignant que, depuis trente ans, l'Autriche avait, dans différentes circonstances, réclamé l'ouverture de la nouvelle voie maritime.

Il a été décidé par le conseil des ministres : 1° que l'ambassade d'Autriche à Constantinople recevrait l'ordre d'appuyer, d'une manière efficace, mes démarches tendant à obtenir le plus promptement possible la ratification de l'acte de concession ; et 2° que le gouvernement autrichien était disposé à prendre l'initiative d'une proposition aux principales puissances pour consacrer la neutralité du passage du canal.

Je me suis rencontré dans la journée avec M. Henri Bulwer, qui est ici depuis quelques jours et qui part ce

soir pour Constantinople, où il va remplacer lord Stratford de Redcliffe. Il m'a dit qu'il se rendait à son poste avec le plus ferme désir de s'entendre sur toutes les questions avec son collègue de France; qu'il était plus convaincu que personne de la nécessité d'un accord complet et sincère entre les deux ambassades, et qu'en ce qui le concernait, il ne négligerait rien pour prouver que les véritables intérêts de l'Angleterre n'étaient pas opposés à ceux de la France dans les questions orientales.

Je lui ai répondu que je savais que tels étaient aussi les sentiments de M. Thouvenel. Il m'a entretenu le premier de la question du canal en m'assurant que je ne trouverais pas en lui un adversaire personnel, et exprimant l'espoir que ses instructions lui permettraient de suivre ses inspirations et ses sympathies pour mon entreprise. Il m'a demandé comment j'avais envisagé le dernier vote de la Chambre des Communes, ajoutant qu'il ignorait encore ce qu'en pensait son gouvernement et quelle serait sa nouvelle attitude.

Je lui ai fait part de l'impression que j'avais rapportée d'Angleterre et que tu connais. En résultat, ai-je dit, tout le monde chez vous me semble d'accord sur ce point : c'est que vous n'avez pas le droit de vous opposer à une entreprise particulière et commerciale qui ne s'effectue pas sur le territoire de la Grande-Bretagne, et qu'en continuant à marcher comme je le fais et à poursuivre *pratiquement* l'exécution, je ne puis pas manquer de réussir.

M. Bulwer est convenu que j'avais adopté une marche tout à fait conforme aux habitudes de ses compatriotes et que j'étais plus fort à leurs yeux en agissant au nom d'une entreprise particulière que si j'agissais sous l'inspiration ou l'impulsion d'un gouvernement. Mais, ai-je

répliqué, cette situation ne m'empêchera pas d'invoquer la protection de mon gouvernement, si je puis établir que je suis lésé dans mes droits par l'action irrégulière d'un autre gouvernement.

Je compte m'embarquer le 27 à Trieste. Je n'ai pas l'intention de rester plus de quinze jours en Égypte, d'où je me rendrai à Constantinople.

LXXXVIII

A M. D. A. LANGE, A LONDRES

Corfou, 28 juin 1858.

Les communications que je vous avais faites à Londres démolissaient le système imaginé par nos adversaires de la *prétendue indifférence du gouvernement français;* les dernières révélations de Constantinople ont démontré que la seconde assertion sur l'opposition de la Porte à notre projet est également fausse, et que c'est le gouvernement anglais, représentant d'un peuple puissant, civilisé et loyal, qui n'a pas honte d'employer les moyens des faibles et des barbares, c'est-à-dire l'hypocrisie et la ruse, et de cacher sa propre opposition à l'abri d'une *porte* qu'elle croit pouvoir ouvrir ou fermer à son gré.

Maintenant, il me reste à réduire à néant la troisième assertion concernant la connivence de la diplomatie autrichienne avec les manœuvres hostiles de la diplomatie britannique.

J'ai vu, à mon passage à Vienne, plusieurs ministres de l'empereur et divers personnages dont les renseignements me permettent de vous mettre au courant de la situation de notre affaire en Autriche. (Suivent les détails mentionnés dans la lettre précédente au comte de Lesseps.)

Je vous prie de communiquer ces renseignements à nos amis du Parlement, mais de ne pas les livrer à la publicité.

Il est évident que la Chambre des Communes a été

trompée dans la séance du 1er juin, non-seulement par Stephenson, mais encore par le langage des orateurs du cabinet Derby. Il ne faut pas que le vote de la majorité, escamoté par des subterfuges, malgré les admirables discours des orateurs de la minorité, autorise le ministère anglais à continuer à Constantinople des pratiques contre lesquelles je suis décidé à agir très-énergiquement, et qui pourraient, si elles se renouvelaient le mois prochain, pendant mes négociations avec la Porte, amener un conflit fâcheux.

Je vous charge expressément de faire en sorte que, parmi vos compatriotes, il ne puisse jamais m'être reproché de ne pas avoir fait tout ce qui dépendait de moi pour éviter des conflits et de ne pas avoir prévenu à l'avance mes amis d'Angleterre des inconvénients de toute nature que pourrait attirer à leur pays la politique absurde et insoutenable de leurs gouvernants envers l'entreprise commerciale du canal de Suez.

Tout en me montrant disposé à continuer des négociations, je dresse mes batteries pour faire fonctionner la compagnie et commencer les travaux avant la fin de l'année.

LXXXIX

A M. THOUVENEL, A CONSTANTINOPLE

Corfou, 28 juin 1858.

J'ai rencontré en voyage Fuad-Pacha qui a vu l'Empereur, à son passage à Paris. Il avait encore sur le cœur la très-salutaire bourrade impériale à l'occasion d'*un firman concernant l'Égypte* et a demandé au comte Walewski ce que cette apostrophe voulait dire; mais notre ministre n'a voulu lui donner aucune explication. J'ai cru devoir lui faire comprendre, *en ami*, et puisque je n'avais aucune position officielle, que si l'Empereur était irrité, c'est qu'il supposait sans doute que, dans cette circonstance, la Turquie aurait dû faire preuve d'initiative et de vitalité au lieu de chercher, comme elle semblait l'avoir fait, *à créer une question politique entre l'Angleterre et la France*. Pourquoi, en effet, la Porte se croit-elle obligée de consulter l'Angleterre à propos du canal de Suez, lorsqu'elle n'a pas consulté la France à propos de la concession du chemin de fer de l'Euphrate? Sans être trop susceptible, cette conduite à deux poids et à deux mesures est blessante.

Je reçois de Londres la lettre suivante, en date du 22 juin :

On vous engage beaucoup à ne pas vous arrêter et à poursuivre l'exécution du canal. Vos démarches seront suivies avec

le plus vif intérêt par les membres qui vous souhaitent *every success*, même quelques-uns de ceux qui ont voté contre la motion Rœbuck. Chacun dit que l'affaire politique s'arrangera par le bon sens du peuple anglais, et soyez sûr qu'au moment où l'on sera bien convaincu que vous allez commencer à faire le canal, un grand changement aura lieu.

XC

A MADAME DELAMALLE, A PARIS

Alexandrie, le 16 juillet 1858.

Rien ne prouve mieux l'avantage d'être attaqué par de grands adversaires, que la réception dont j'ai été l'objet, à mon arrivée à Alexandrie. Cette réception vous consolera de la peine que vous avez éprouvée, lors des attaques violentes de lord Palmerston, et vous montrera que j'avais raison de ne pas m'en inquiéter.

Le vice-roi m'a reçu, comme toujours, en bon ami, sans aucune trace des ennuis que lui cause le canal. Nous avons surtout parlé de ses affaires de famille, de l'administration de son pays et de la situation financière, sur laquelle il m'a demandé un rapport, en ordonnant de me communiquer les documents dont je pourrais avoir besoin.

Je vous transmets le projet que je lui ai remis et qui pourra peut-être servir un jour à l'histoire du canal, afin de donner une preuve des liens qui existent entre la réussite de notre entreprise et la prospérité de l'Égypte.

Correspondance d'Alexandrie.

6 juillet 1858.

« Le 2 juillet, vers cinq heures du matin, le bateau de la compagnie du Lloyd autrichien (*Stadion*), venant de Trieste, entrait dans le port d'Alexandrie.

« M. F. de Lesseps était à bord de ce navire et, par une attention de MM. les directeurs du Lloyd, on voyait flotter au mât de misaine le pavillon français.

« A peine le bateau avait-il jeté l'ancre que plusieurs canots de la marine militaire égyptienne, que le gouvernement avait mis gracieusement à la disposition des amis de M. de Lesseps, conduisaient à bord M. Baguer y Ribas, consul général d'Espagne, M. Popolani, consul général de Portugal, et M. Ruyssenaers, consul général des Pays-Bas.

« Un grand nombre d'autres barques suivaient.

« Après d'affectueux compliments, la petite flottille quittait le bord pour se rendre à l'arsenal, où se trouvait M. le commandeur Gobbi, consul général d'Italie, entouré de ses nationaux. Ainsi étaient réunis les représentants des pays où M. de Lesseps avait résidé dans le cours de sa carrière comme agent français. C'est une remarque qu'il fit en les remerciant.

« M. l'avocat Berio, vice-consul de S. M. le roi de Sardaigne, lui adressa un discours, au nom de ses compatriotes. M. de Lesseps, rappelant sa dernière mission, celle de Rome, se félicita d'être sorti, à cette occasion, de la diplomatie, pour entreprendre une œuvre d'intérêt universel à laquelle il était redevable d'une si brillante et si cordiale réception.

« Quelques pas plus loin, une foule compacte attendait M. de Lesseps. On y remarquait des représentants de l'industrie, du commerce, de la banque et une députation des élèves des Lazaristes ayant à sa tête la communauté de cet ordre.

« Puis de braves travailleurs, des artisans de toutes les nations.

« M. le chevalier Lattis, Vénitien, a pris la parole au nom

de nombreux enfants de l'Italie groupés autour de lui. Il a salué, dans un langage élevé, un ami de la liberté sage et de l'indépendance, et un partisan du progrès.

« Un élève de l'école des Lazaristes s'est avancé ensuite et a prononcé un discours.

« M. de Lesseps, après avoir remercié les élèves des Lazaristes ainsi que leurs professeurs, et après avoir recommandé aux jeunes gens de profiter des leçons de ces maîtres dont la propagande, a-t-il dit, consiste à faire le bien et à faire aimer la vertu et la religion, a abordé la question de l'affaire du percement de l'isthme, dans laquelle la religion et la civilisation sont si directement intéressées. Il a exposé nettement la situation de l'affaire devant ses nombreux auditeurs. Il a signalé les erreurs qu'on avait cherché à propager sur l'absence prétendue des sympathies de l'Autriche, de la Turquie et de la France en faveur de l'œuvre.

« On est ensuite monté en voiture, et le cortége, composé d'une quarantaine de voitures et de cavaliers, s'est avancé au milieu d'une foule serrée et respectueuse pour se rendre au consulat général des Pays-Bas, où descendait M. de Lesseps.

« Là devait se produire une nouvelle ovation d'un caractère différent de la première, mais plus touchant peut-être.

« La religion, représentée cette fois par ces vénérables sœurs qu'on trouve partout où il y a du bien à faire, dans les hôpitaux, sur les champs de bataille, dans les ateliers, dans les pensionnats, devait faire entendre sa voix dans cette journée, pour donner des encouragements et des bénédictions à l'entreprise du canal des deux mers.

« M. de Lesseps, en mettant le pied sur le seuil de sa de-

meure, a trouvé une députation des jeunes élèves de la maison des sœurs de saint Vincent de Paul conduite par la communauté tout entière. Une jeune personne, charmante par son maintien et par sa distinction, s'est avancée alors, et, d'une voix sympathique, a demandé à Dieu de bénir l'œuvre sainte que M. de Lesseps a entreprise, et elle lui a mis en main une petite pioche ornée de rubans et de fleurs, emblème de son travail.

« Enfin, M. Battanchon, avocat français, a pris la parole au nom de la colonie européenne, et a prononcé ce discours :

« A votre retour sur le sol égyptien, permettez-nous de venir vous payer notre tribut de cordiales sympathies. Permettez-nous aussi de vous dire combien nous avons été heureux de vous voir recueillir tant d'adhésions au grand projet dont l'exécution immortalisera le règne de S. A. Saïd-Pacha, ainsi que votre infatigable participation. Pouvait-il en être autrement? Réunir les deux mondes, augmenter la prospérité de l'un, donner à l'autre les bienfaits de la civilisation, arracher à l'abrutissement de la barbarie des centaines de millions d'hommes; tels seront les magnifiques, les infaillibles résultats du percement de l'isthme de Suez, de cet isthme qui semble un oubli de la création et une tâche laissée à l'homme pour lui indiquer que le bonheur n'est que le fruit du travail.

« Votre mission s'accomplira, car elle est toute providentielle: c'est certainement cette conviction qui vous a soutenu dans toutes vos luttes, dans vos persévérants efforts. Notre présence ici est un simple témoignage de notre gratitude pour le bien que vous avez déjà fait, en portant l'espérance et le courage dans des contrées malheureuses.

« M. de Lesseps, dans sa réponse, a rappelé qu'il y a vingt ans, lorsqu'il quitta la gestion du consulat général de France, il avait reçu de la colonie européenne des témoignages semblables à ceux de ce jour; accueil qui lui

était d'autant plus précieux, alors comme aujourd'hui, que la manifestation s'adressait à l'homme préoccupé avant tout du bien de l'humanité, en dehors de tout esprit de nationalité.

« S. A. le vice-roi, qui se trouvait à Mariout au moment de l'arrivée de M. de Lesseps, avait immédiatement donné ordre à Zecchi-Bey, maître des cérémonies, de se rendre à Alexandrie et de mettre le wagon vice-royal à sa disposition pour le conduire au palais. »

Un projet remis au vice-roi, relatif à la création de bons du Trésor, pour une somme de 20 millions de francs, était précédé des considérations suivantes :

Le gouvernement du vice-roi, en affranchissant le cultivateur, a changé le système de l'impôt, qui n'est plus acquitté en nature, mais qui se paye en argent d'une manière fixe et régulière. Il a rempli de toute espèce d'approvisionnements les arsenaux qu'il avait trouvés vides; il a levé toutes les entraves de la circulation intérieure des marchandises et des produits agricoles, sur lesquels il ne spécule plus, laissant à chacun la liberté de produire, de vendre, d'acheter, en payant lui-même comptant toutes les denrées nécessaires au service de l'armée et des administrations; il a achevé le chemin de fer d'Alexandrie au Caire, celui de Suez sera bientôt terminé; de nouvelles lignes ferrées ont été établies à Tantah, à Samanoud, et d'Alexandrie à Mariout et au delà pour reculer les limites du désert lybique; le matériel de toutes ces voies de communication a été entièrement créé; tous les travaux publics ont été exécutés, non plus comme autrefois par les

corvées de populations décimées, mais par des ouvriers libres qui sont régulièrement soldés, à des prix souvent supérieurs à ceux payés par les particuliers; enfin, les tableaux officiels du recensement des populations, soumis au conseil de santé où les consuls généraux ont des délégués qui siégent avec les fonctionnaires égyptiens, ont constaté depuis les trois dernières années un accroissement de la population égyptienne qui est actuellement de 5 millions d'habitants. Dans le dernier semestre, la proportion a été de trois naissances pour un décès.

Malgré tant de changements et tant d'améliorations qui, dans d'autres pays, n'auraient peut-être été obtenus que lentement, au risque de conduire à de graves perturbations, les ressources ordinaires étaient et sont encore suffisantes pour remplir les obligations ordinaires des services publics, et l'on aurait pu jouir du bien produit sans remarquer nulle part aucune gène, si la crise financière de l'Occident, en se prolongeant d'une manière inouïe, n'était venue nous apporter un avertissement auquel nous ne devons pas rester indifférents.

De tout temps, depuis que le commerce s'est développé en Égypte, les chefs des principales maisons étrangères ont eu des comptes courants avec le gouvernement égyptien pour les commissions dont ils étaient chargés, et l'on pourrait facilement citer des époques où leurs avances étaient beaucoup plus considérables qu'aujourd'hui; mais jamais une crise aussi profonde ni aussi générale n'avait pesé sur le commerce du monde entier. Quoique cette crise eût été soutenue jusqu'à présent en Égypte sans que nous ayons eu à regretter aucun sinistre, le gouvernement, préoccupé d'une situation exceptionnelle, et sachant qu'un grand nombre de maisons de commerce ont vu leur crédit



se resserrer ou s'arrêter en Europe, est disposé, d'après le désir qui lui en a été exprimé par les notables commerçants, à venir en aide à une semblable situation.

L'émission de bons proposée était soumise aux conditions suivantes :

ARTICLE PREMIER.

Une caisse spéciale, fonctionnant sous l'autorité et la responsabilité du ministre des finances, est autorisée à émettre en bons publics de 100 talaris chaque (525 fr.) une somme de 4 millions de talaris. Ces bons seront au porteur, signés par le directeur de la caisse et deux administrateurs.

Ils seront remboursables :

Un tiers à quatre mois avec un intérêt de 7 pour 100 l'an;

Un tiers à huit mois avec un intérêt de 8 pour 100;

Un tiers à douze mois avec un intérêt de 9 pour 100.

ART. 2.

Ces bons seront payés à présentation, et à l'échéance, à la caisse spéciale, et frappés, pour ne plus être remis en circulation, d'un timbre portant le mot : *Payé*.

ART. 3.

A chaque fin de mois, les bons retirés de la circulation seront brûlés en présence du conseil d'administration, et, par un avis officiel, il sera donné au public connaissance du nombre et des numéros de ces bons.

ART. 4.

Un directeur, nommé par le gouvernement, présidera aux travaux de la caisse. Il sera assisté par deux administrateurs qui, avec le directeur, formeront le conseil d'administration et délibéreront à la simple majorité des voix.

ART. 5.

Les administrateurs et deux suppléants seront tirés au sort

[illegible] dans le commerce de la [illegible]

[illegible] gratuites.

Art. 6.

[illegible] désignés dans la liste [illegible] en assemblée, sous [illegible] pour prendre connaissance [illegible] au tirage au sort [illegible] les fonctions viennent [illegible]

[illegible] en assemblée et signé [illegible]

Art. 7.

[illegible] courant avec le gouvernement [illegible] ministre des finances le *visa* [illegible] de se présenter à la caisse [illegible] ou d'une partie seulement [illegible] par portions égales, [illegible] dans l'article 1er.

Art. 8.

Toute [illegible] en compte courant avec le gouvernement [illegible] la faculté de demander des bons publics [illegible] capital jugé disponible, contre un versement [illegible] au tarif, effectué dans la caisse spéciale.

Art. 9.

Toutes les administrations seront obligées de recevoir en payement, pour toute somme excédant 100 talaris, les bons publics, dix jours avant leur échéance, avec les intérêts y exprimés

Art. 10.

Le cinquième des revenus de l'Égypte, à partir du . . . . „



sera successivement, et à chaque rentrée, versé dans la caisse spéciale des bons publics, et dans le cas où, à l'une des échéances sus-indiquées de quatre, huit et douze mois, ledit cinquième se trouverait insuffisant pour remplir les obligations de la caisse, il y sera pourvu à l'avance par le ministre des finances, sur le rapport du conseil d'administration.

[illegible]

[illegible] À PARIS

[illegible], [illegible] juillet 1858.

« [illegible] lorsqu'on a apporté la [illegible] massacre de Djeddah. Comme [illegible] le prince me dit tranquillement [illegible] connaissez l'Orient depuis [illegible] vous étonnez ? Mais votre [illegible] lorsque des po[illegible] ne sont pas tenues par [illegible] elles se livrent aux [illegible] même beaucoup de personnes [illegible] arracheraient le cœur [illegible]. La politique anglaise a [illegible] administration de la Syrie ; on [illegible] exemples de fanatisme dé[illegible]. Mais [illegible] à Djeddah et à l'Arabie, *notre canal* y [illegible], et forcément l'Arabie aura à prendre part au mouvement européen. »

Ces observations si justes sont utiles à consigner dans nos archives.

Il pourra aussi être intéressant de vous donner quelques détails sur les événements de Djeddah ; je les tiens de Mlle Élisa Éveillard et de M. Émerat échappés au massacre et dont les blessures sont encore ouvertes.

Cinq mille émeutiers se sont rués sur les consulats d'Angleterre et de France. Le consul anglais a été littéra-



lement taillé en pièces, deux de ses drogmans et un domestique indien ont été égorgés. Le consul de France, M. Éveillard, a été tué à coups de couteau et de sabre; sa femme a reçu un coup de couteau mortel à la poitrine, après avoir tué un hadramant et blessé un autre. Sa fille, au milieu de cette scène effroyable, avait sur les genoux la tête de son pauvre père ouverte de deux coups de sabre, et voyant le chancelier, M. Émerat, déjà atteint de trois blessures, luttant corps à corps avec un des assassins, elle eut le courage de s'élancer sur ce dernier, de lui enfoncer ses ongles dans la figure et de lui mordre le bras au point de faire tomber l'arme, qui a servi ensuite à M. Émerat pour se défendre contre d'autres assaillants jusqu'au moment où il est tombé sous les coups redoublés de ces misérables. Mlle Éveillard avait reçu à la joue une large blessure provenant d'un coup de yatagan, et elle s'était affaissée. Les assassins, croyant avoir accompli toute leur œuvre de sauvagerie, se répandirent dans l'hôtel du consulat pour se livrer au pillage. Mlle Éveillard attira sur elle et sur les corps sanglants de ses parents les coussins et les couvertures d'un divan, et là elle attendit.

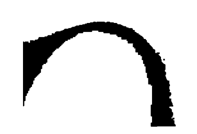
Une nouvelle horde de bandits se précipita quelques moments après dans cette pièce désolée où régnait le silence de la mort. Voyant des jambes dépasser les couvertures du divan, ils cherchaient à coups de sabre à s'assurer si les corps étendus à terre étaient bien réellement privés de vie. Mlle Éveillard supporta cette nouvelle épreuve avec ce courage qui ne l'a jamais abandonnée. Mais ses souffrances n'étaient pas terminées. Voulant chercher si une grande armoire, au pied de laquelle la jeune fille se trouvait blottie sous les coussins, pouvait contenir des objets précieux, quatre ou cinq bandits

[illegible] sur le matelas—plein de chair humaine, et l'on peut juger dans cette situation, au milieu d'une mare de sang et placée entre les corps encore chauds de ses parents, ce que cette pauvre jeune fille a dû souffrir.

Enfin, ivre de pillage et de sang, la deuxième horde s'éloigna.

Alors entra dans la chambre un jeune nègre envoyé comme sauveur par les femmes d'un harem du voisinage, auxquelles quelques jours auparavant, Mme Eveillard et sa fille avaient apporté des médicaments. Ce jeune nègre, seul ami au milieu de tant d'ennemis féroces, avait dû se résigner à un rôle passif jusqu'au moment où il pourrait accomplir sa mission. Aussitôt qu'il vit le soleil prêt à cesser d'éclairer cette journée fatale, il fit comprendre par des signes à Mlle Eveillard qu'il venait en ami. Il la dégagea de l'espèce de tombeau où elle était ensevelie vivante, et, après avoir eu à surmonter bien des fatigues et des difficultés, il parvint jusqu'au harem, où la réfugiée reçut l'hospitalité.

Quant à M. Emerat, il a été sauvé par un musulman algérien qui avait servi douze ans dans les rangs de l'armée française et qui s'était jeté avec furie sur les envahisseurs du consulat de France, lorsqu'il les avait vus abattre le mât de pavillon et fouler aux pieds le drapeau tricolore. C'est depuis ce moment qu'il était venu au secours du personnel du consulat et qu'il réussit à découvrir, à recueillir et mettre en lieu de sûreté M. Emerat.



XCII

A M. THOUVENEL, A CONSTANTINOPLE

Alexandrie, 13 juillet 1858.

Je m'embarquerai demain pour Constantinople. J'avais écrit de Vienne à Paris pour que des instructions vous fussent envoyées dans le cas où j'aurais à réclamer votre intervention, en ma qualité de Français possesseur d'une concession commerciale dont les effets sont contrariés par d'irrégulières influences diplomatiques, et à laquelle le gouvernement ottoman a maintes fois déclaré, depuis quatre ans, qu'il ne faisait aucune opposition, relativement à ses intérêts.

Une excellente impression a d'abord été produite sur l'esprit du comte Walewski par les nouvelles de mon passage à Vienne et des dispositions du ministre autrichien. Notre ministre me fait dire qu'il vous a déjà écrit et vous a donné des indications suffisantes pour que vous puissiez faire *de vous-même* tout ce qui sera nécesssaire et *tout ce que les circonstances indiqueront pour me faire réussir.*

XCIII

A M. BARTHÉLEMY SAINT-HILAIRE, A PARIS

Constantinople, 23 juillet 1858.

Mon arrivée ayant coïncidé avec les fêtes du Kourban-Baïram, je n'ai pas eu de conférence avec le grand-vizir, mais j'ai su confidentiellement que, redoutant toujours l'opposition anglaise, même à l'état clandestin, il cherchera à gagner du temps, résolu à ne rien oser sans un contrepoids suffisant, c'est-à-dire sans l'intervention officielle de l'ambassade de France. Or, ce contrepoids devant être invoqué seulement lorsqu'il sera appuyé par les capitaux français, nous retombons dans le même cercle vicieux. Cependant je ne veux pas être accusé de ne pas avoir poursuivi jusqu'au bout mes négociations. J'ai prévenu M. Bulwer, avec lequel j'ai des relations personnelles d'amitié, que je le prierais de solliciter les instructions de son gouvernement, car il n'en existe pas d'officielles dans les dépêches du foreign office, à l'ambassade anglaise. J'ai eu hier une longue conversation avec sir Henri Bulwer. Il m'a paru comprendre qu'il n'était pas digne de la politique de son pays de continuer un système de démarches occultes, d'équivoques et de faux fuyants. Je lui ai dit que, malgré la conduite observée envers moi, j'oubliais tout ce qui m'était personnel et que je ferais, d'accord avec lui, tout ce qui dépendrait de moi pour éviter sur la question du canal de Suez un antagonisme fâcheux entre les deux ambassades de France et d'Angleterre. J'ai ajouté

que je me croyais assez fort pour lui proposer franchement de nous entendre ou de lutter officiellement. Il m'a assuré que ma démarche le tirait d'un grand embarras, qu'elle amènerait l'affaire sur un terrain pratique, et qu'il espérait bien que nous finirions par nous mettre d'accord. Il doit commencer par causer avec M. Thouvenel; mais nous sommes déjà convenus de ce que je lui écrirai très-brièvement, sans me mettre à sa discrétion, bien entendu.

M. Thouvenel approuve tout à fait cette entrée en matière.

XCIV

A SIR HENRY LYTTON BULWER
AMBASSADEUR D'ANGLETERRE, A CONSTANTINOPLE

Constantinople, 28 juillet 1858.

J'ai l'honneur de vous remettre, ainsi que nous en étions convenus, les principaux documents relatifs à la création de la Compagnie universelle du canal maritime de Suez.

J'appelle particulièrement votre attention sur les pièces suivantes :

Mon mémoire au vice-roi d'Égypte en date du 15 novembre 1854.

Ma lettre à lord Stratford de Redcliffe.

Lettre vizirielle de feu Réchid-Pacha approuvant en principe l'ouverture de l'isthme de Suez sous le point de vue de l'utilité de l'empire ottoman.

L'acte de concession du vice-roi d'Égypte.

Le rapport de la Commission scientifique internationale.

Les délibérations et résolutions des Chambres de commerce et associations commerciales de la Grande-Bretagne.

Mon mémorandum adressé au grand-vizir Réchid-Pacha le 29 décembre 1857.

Ma note au grand-vizir Aali-Pacha accompagnée d'un projet d'iradé concerté avec son prédécesseur. Ce projet déclare, au nom du Sultan, la neutralité du canal; il admet la complète liberté du passage pour les navires de commerce sans aucune distinction de nationalité, et il provo-

que le conseil des puissances maritimes pour garantir la neutralité du canal, conformément aux intérêts de chacune d'elles.

Ma lettre au grand-vizir Aali-Pacha en date du 14 mai 1858.

Enfin, une analyse succincte de tous les discours qui ont été prononcés au Parlement anglais dans la séance de la Chambre des Communes du 1er juin dernier.

Il résulte de l'état actuel de la question, que S. M. I. le Sultan n'a apporté, en ce qui la concerne, aucun obstacle à la réalisation de la concession loyalement accordée à une compagnie commerciale et universelle, au profit des intérêts maritimes et commerciaux de tous les pays et sans avantage exclusif pour aucune nation; mais la ratification officielle qui lui a été demandée se trouve, de notoriété publique, suspendue par l'intervention occulte de l'ambassade britannique.

Bien qu'il ne paraisse pas que cette intervention soit appuyée par une allégation de dommages qui seraient causés à l'Angleterre, elle a cependant suffi, et elle suffit encore, de la façon dont elle s'est constamment exercée depuis plusieurs années, pour paralyser la bonne volonté du gouvernement turc et le maintenir dans une réserve devenue aujourd'hui compromettante pour les graves intérêts dont je suis chargé.

Dans cette situation, dont je me suis fait un devoir de vous entretenir, je solliciterai au besoin, en ma qualité de Français lésé dans ses droits, la haute protection de l'Empereur sur laquelle je compte, non-seulement à cause des sympathies personnelles qu'il a bien voulu exprimer en faveur de l'ouverture du canal des deux mers, mais encore à cause des importantes manifestations qu'ont fait

entendre auprès de lui les corps commerciaux, politiques et scientifiques de la France.

J'ai eu la satisfaction de vous trouver aussi désireux que moi-même d'éviter, autant qu'il pourra dépendre de vous, un antagonisme entre nos deux pays dans une question dont l'heureuse solution ne sera pas moins profitable aux intérêts commerciaux et maritimes de l'Angleterre qu'à ceux de la France et des autres peuples.

J'espère donc que vous voudrez bien vous entendre avec M. Thouvenel, auquel je vais adresser ma demande, et auquel j'ai rendu compte de mon entretien avec Votre Excellence.

XCV

A M. BARTHÉLEMY SAINT-HILAIRE, A PARIS

Constantinople, 28 juillet 1858.

Par le dernier courrier, vous avez été mis au courant de mon entretien avec sir Henri Bulwer. Aujourd'hui, je vous adresse copie de ce que j'écris à l'ambassadeur anglais. M. Thouvenel a approuvé les termes de cette communication. M. le baron de Prokesch pense que de cette manière tout embarras ou toute situation équivoque cessera. M. de Boutenieff est très-satisfait de son côté de la situation telle qu'elle se présente. Enfin Aali-Pacha, le grand-vizir, avec lequel j'ai conféré hier, fait toujours preuve de bonne volonté, mais ne peut dissimuler son impuissance. Il est évident qu'il n'y avait pas à perdre son temps en négociations inutiles avec les Turcs, qui semblent condamnés à ne plus rien faire par eux-mêmes, que des fautes. On me dit que le Sultan est personnellement dans les meilleures dispositions, mais de tout temps la politique de la Sublime-Porte est de le maintenir à l'état de prisonnier politique.

Il appartiendra donc au gouvernement de l'Empereur de faire pencher la balance de son côté quand il jugera le moment opportun. En attendant qu'il se décide et qu'il agisse, je vais continuer à faire tout ce qui dépendra de moi pour que le concours des autres gouvernements lui vienne en aide, s'il était nécessaire, et pour que la réunion des intérêts généraux de l'entreprise puisse chaque jour lui apporter une force nouvelle.

Je poursuivrai ainsi mes démarches jusqu'à l'époque prochaine où il conviendra de former et de faire fonctionner la Compagnie universelle, ainsi que j'y suis, *dès à présent*, moralement autorisé.

Je compte partir mardi prochain pour Odessa où je suis demandé et où je ne resterai que peu de jours. A mon retour ici j'attendrai des réponses de Paris, et du 15 au 20 août je me mettrai en route pour me rendre immédiatement à Paris.

Je crois que nous touchons enfin à la solution.

XCVI

A M. S.-W. RUYSSENAERS, A ALEXANDRIE

Constantiuople, 28 juillet 1858.

Nous avons lieu de nous féliciter, car je viens de lever le rideau de notre dernier acte. Vous verrez par les deux copies ci-jointes qu'il n'y avait pas à perdre son temps en négociations inutiles avec les Turcs, mais que, profitant de leurs déclarations, j'ai constaté le fait de leur adhésion tacite et j'ai placé mes intérêts et ceux de la Compagnie sous la protection infaillible de l'Empereur des Français.

Le baron de Prokesch, ambassadeur d'Autriche, M. de Boutenieff, ambassadeur de Russie, le général de Wildenbruck, ministre de Prusse, M. de Souza, ministre d'Espagne et les représentants des autres gouvernements à Constantinople approuvent ma détermination, la feront connaître à leurs cours respectives et se joindront au besoin à l'ambassadeur de France.

Je vous prie de faire connaître au vice-roi cette situation qui est nette et franche, et lui laisse en définitive le plus beau rôle.

[illegible]

[illegible] AMBASSADEUR DE FRANCE [illegible]

[illegible], 30 juillet 1858.

[illegible] avec le grand-vizir [illegible] convaincu que, dans [illegible] gouvernement turc par les [illegible] anglaise, ainsi [illegible] Parlement britanni-[illegible] jamais avoir besoin [illegible] sans s'exposer à [illegible] remplir la formalité offi-[illegible] en principe.

[illegible] difficultés que pourrait [illegible] puisée dans le sen-[illegible] car, en suivant ses [illegible] se serait pas créé plus d'em-[illegible] vassal, le vice-roi d'Égypte, dont [illegible] au contraire, attiré de toutes parts les [illegible] de la sympathie et de l'adhésion universelles.

Mais, vous connaissez mieux que personne, monsieur l'ambassadeur, la situation de la Turquie dont l'attitude passive se trouve ainsi expliquée.

Les ministres de la Porte vous ayant maintes fois déclaré à vous-mêmes qu'ils étaient favorables à l'entreprise du canal de Suez, et que leur gouvernement n'apportait *de son chef* aucun obstacle à sa réalisation, il m'a

semblé que le terme de mes négociations avec eux était arrivé.

J'ai alors entretenu de cet état de choses sir Henri Bulwer, auquel d'anciennes relations personnelles m'ont permis d'expliquer ma pensée sur la situation fausse et équivoque dans laquelle me paraissait se placer son gounement. L'ambassade anglaise s'était montrée jusqu'à présent aussi hostile que possible à mon entreprise, sans avoir cependant fait auprès du Sultan aucun acte ostensible ou officiel qui pût faire attribuer son opposition à des motifs sérieux justifiés par la conservation de ses propres intérêts.

En effet, l'on trouve dans les paroles prononcées le 1er juin dernier au Parlement anglais par M. Disraëli, chancelier de l'échiquier, la preuve de l'opinion que je viens d'exprimer.

Je vous ai rendu compte, monsieur l'ambassadeur, de ma conversation avec M. Bulwer. J'ai l'honneur de vous communiquer aujourd'hui la lettre que j'ai adressée le 28 à l'ambassadeur anglais, suivant son propre désir. Il vient de m'accuser réception de cette lettre, en ajoutant qu'il allait la transmettre avec tous mes documents à son gouvernement, dont il attendrait les ordres.

Il appartiendra donc au gouvernement de l'Empereur de protéger mes droits et ceux de la Compagnie commerciale universelle du canal de Suez

Je vais continuer de mon côté à faire tout ce qui dépendra de moi pour que le concours des autres gouvernements, dont j'ai reçu les plus favorables assurances, nous vienne en aide s'il était nécessaire et pour que la réunion des intérêts généraux de l'entreprise nous apporte chaque jour des forces nouvelles.

XCVIII

BANQUETS A ODESSA

Extrait du *Journal d'Odessa* du 9 août 1858.

La Russie, par son caractère généreux, n'a pu être indifférente au percement de l'isthme de Suez, à cette œuvre, qui sera le haut fait de la civilisation du dix-neuvième siècle, si fécond déjà en grandes et utiles découvertes.

Dans la grande famille européenne toutes les nobles entreprises sont sœurs; elles se donnent la main, et, sans aucune rivalité, elles concourent toutes au bien-être de chacun des membres de cette famille. Ainsi, tandis que d'un côté l'on sondait la profondeur des deux mers pour les réunir et ouvrir au monde commercial une voie effrayante par la grandeur même de sa conception, d'un autre côté on explorait les rives d'une autre mer, on ouvrait de nouveaux ports, et cent nouveaux navires, lançant leur vapeur dans toutes les directions, doivent réunir les hommes et les choses de l'Orient aux hommes et aux choses de l'Occident. C'était à ces deux entreprises, toutes les deux gigantesques, toutes les deux grosses d'un brillant avenir, de se donner la main.

La Compagnie de navigation à vapeur et de commerce, à peine établie, a offert, par l'entremise de son directeur fondateur, de transporter sur ses bateaux, à prix réduits, tout le matériel nécessaire au percement de l'isthme de Suez; M. de Lesseps vient aujourd'hui témoigner sa reconnaissance à M. Novosselski pour cette offre fraternelle.

De même que les anciens doges, qui, du haut de leur superbe *Bucentaure*, épousaient l'Adriatique en signe de leur domination sur les mers, c'est sur les flots, c'est à bord du plus beau bateau de la Compagnie, en vue d'une jeune cité commerçante,

que les deux fondateurs des deux entreprises dont la mer est l'élément, devaient recevoir les vœux de tous ceux qui s'intéressent aux nobles et grandes œuvres. Et c'est à bord du magnifique bateau *le Wladimir*, pavoisé des pavillons de toutes les nations, que fut donné un splendide banquet à M. de Lesseps. Nous n'entrerons pas dans les détails de cette magnifique fête. Quand l'idée qui préside à une réjouissance est aussi grande et aussi belle, tout le reste devient un accessoire plus ou moins brillant. Nous dirons seulement qu'à ce banquet, auquel assistaient S. E. le gouverneur général de la Nouvelle-Russie et de la Bessarabie, M. le comte Strogonoff, M. l'aide de camp général de Besak, M. le baron Mestmacher, faisant les fonctions de gouverneur de la ville d'Odessa, M. Yourieff, directeur de la Banque impériale de Saint-Pétersbourg, ainsi que d'autres notabilités, le corps consulaire, le haut commerce et les employés supérieurs de la Compagnie, le commandant et les officiers du bateau, les marques d'une vive et cordiale sympathie accueillirent la présence de M. de Lesseps.

Au dessert, M. Novosselski proposa le toast suivant :

« Messieurs,

« Je suis heureux de fêter, au nom de la Société russe de navigation et de commerce, l'arrivée au milieu de nous de M. de Lesseps, le fondateur d'une entreprise qui a une importance universelle, d'une entreprise qui présente le plus haut intérêt pour la Russie et promet un grand et nouveau développement à l'activité de notre pavillon commercial.

« Qui de nous, messieurs, ne connaît pas l'immense valeur du percement de l'isthme de Suez? Qui de nous n'a pas suivi avec le sentiment du plus vif intérêt chaque pas de M. de Lesseps, qui oppose à tous les obstacles la noble et constante énergie d'un homme enthousiasmé par l'amour du bien public et par le triomphe d'une grande et belle idée? Honneur à M. de Lesseps, honneur à l'illustre et grande nation qui le compte au nombre de ses citoyens!

« Persuadé d'être le fidèle interprète de vos sentiments, messieurs, je vous propose un toast chaleureux, aussi bien au triomphe de la cause de M. de Lesseps, qui est la cause de la

civilisation, qu'en l'honneur de notre noble hôte! — A la santé de M. de Lesseps! »

Les plus vives acclamations accueillirent ce toast, auquel M. de Lesseps répondit en ces termes :

« Avant de répondre au discours qui vient d'être prononcé, permettez-moi, messieurs, d'avoir l'honneur de porter la santé de S. M. l'empereur Alexandre. — A S. M. l'Empereur! (*Hourras et acclamations.*)

M. de Lesseps reprend :

« L'auguste souverain de la Russie a compris, dès le début de son règne, que la puissance de son vaste empire ne pouvait être fondée que sur la prospérité, le bien-être et le progrès de sa population, et que c'était par les voies de communication que ses desseins généreux et civilisateurs pourraient être accomplis. Mais si dans d'autres temps ses prédécesseurs ont trouvé et si lui-même trouverait au besoin d'illustres généraux pour commander des armées, il fallait surtout qu'il fût secondé dans sa tâche pacifique et bienfaisante par un de ces vaillants et habiles généraux de l'industrie moderne, dont les victoires ne coûtent point de larmes. Nous sommes en ce moment les hôtes de cet homme dévoué et intelligent, qui, jeune encore, mais plein d'ardeur pour le bien de ses semblables, a su inscrire sur le glorieux drapeau de ses campagnes pacifiques : *Compagnie russe de navigation à vapeur*, noble entreprise qui, sous le patronage impérial, se montre déjà l'émule des plus anciennes et des plus puissantes associations maritimes. On lit aussi sur ce drapeau : *Compagnie de navigation à vapeur de la mer Caspienne et sa réunion à la mer Noire par la jonction du Don et du Volga*, cette magnifique artère commerciale de la Russie, qui, avec ses canaux et affluents, transporte annuellement de Saint-Pétersbourg à Astrakan 6 millions de tonnes de marchandises.

« Je propose un toast en l'honneur de M. Novosselski, qui a bien voulu me promettre d'être en Russie, avec M. Mash, un des coopérateurs et des soutiens de l'entreprise universelle du canal de Suez. »

Ces paroles furent accueillies avec enthousiasme, un hourra

prolongé leur répondit. Un autre toast fut proposé à la prospérité du beau bateau *le Wladimir*.

Tel a été le premier accueil qui a été fait à M. de Lesseps à son arrivée en Russie. Si nous sommes flattés de le voir parmi nous, nous nous réjouissons aussi en pensant que chaque pas qu'il fait en Europe *creuse les sables séculaires en Égypte*.

Extrait du *Journal d'Odessa* du 13 août.

Le corps commercial de la ville d'Odessa voulant offrir un témoignage de sympathie à M. de Lesseps lui a donné un banquet dans la salle de la Bourse. Cette fête, qui réunissait tous les négociants russes ainsi que ceux de toutes les nations établis à Odessa, et à laquelle assistaient S. E. le gouverneur général de la Nouvelle-Russie, M. le comte Strogonoff, M. le baron Mestmacher, faisant fonctions de gouverneur d'Odessa, et toutes les notabilités de la ville, a dû satisfaire pleinement M. de Lesseps, qui a pu se convaincre, par l'accueil chaleureux et sincère qui lui a été fait, de l'appui moral sur lequel il pouvait compter dans sa noble et belle entreprise. Au dessert, M. le conseiller de commerce Loghinoff proposa le toast suivant :

« Monsieur,

« Le corps de commerce d'Odessa, se félicitant de vous voir parmi nous, vous souhaite par mon organe la bienvenue sur cette rive lointaine du Pont-Euxin, et vous prie d'accepter ses remercîments de l'honneur d'une visite dont le souvenir sera à jamais gravé dans la mémoire des contemporains, et qui, tracé dans les annales de cette jeune ville, passera à la postérité.

« Connaissant, monsieur, depuis longtemps, le grand, le sublime projet d'utilité universelle qui vous occupe, nous rendons l'hommage qui est dû à celui qui l'a conçu, et nous n'admirons pas moins en même temps le courage, la patience et la persévérance dont il a fallu et dont il faut peut être encore vous armer pour vaincre les difficultés sans fin, les grandes oppositions suscitées par des préjugés ou des intérêts égoïstes

ou mal compris, qui entravent et retardent l'exécution de l'entreprise.

« Mais fort de vos convictions, monsieur, et de celles des juges compétents qui les partagent, fort de l'appui de presque tous les gouvernements éclairés, surtout de l'opinion publique qui, depuis longtemps, s'est prononcée en votre faveur, vous sortirez vainqueur de la lutte.

« Ne vous découragez donc pas devant les difficultés, monsieur; vous les aplanirez toutes; vous ouvrirez au commerce une nouvelle route et une nouvelle source de richesse universelle.

« L'univers appréciera les bienfaits que le percement de l'isthme de Suez répandra sur lui; il rendra justice à votre infatigable persévérance, et l'histoire immortalisera votre nom.

« Persuadé, messieurs, que tels sont vos vœux les plus ardents, je vous propose de vous joindre à moi pour vider ce verre à la santé de M. de Lesseps et à la prompte réalisation de son grand projet. »

M. de Lesseps a répondu :

« Déjà, dans plusieurs circonstances, l'opinion publique de la Russie, par l'organe de la presse et par sa diplomatie, m'avait donné des témoignages de son appui en faveur de l'entreprise du canal de Suez, qui devait triompher de beaucoup d'obstacles, moins encore par ma persévérance que par le concours moral de tous les peuples.

« Le noble directeur général de la Compagnie russe de navigation et de commerce, M. Novosselski, que je suis heureux aujourd'hui de pouvoir appeler mon collègue et mon ami, m'avait spontanément offert le transport à des prix fort réduits de tous les objets qui seraient demandés à la Russie pour la construction du canal; et tout récemment, la Société impériale géographique de Russie, présidée par S. A. I. le grand-duc Constantin, a bien voulu m'écrire officiellement en déclarant que la Russie voyait ses intérêts intellectuels et commerciaux engagés dans la réalisation de mon entreprise.

« Je suis donc venu parmi vous pour reconnaître de si hauts témoignages de sympathie, et pour apporter moi-même dans

une des villes les plus importantes de la Russie l'expression de ma gratitude.

« L'accueil si chaleureux et si général que vous voulez bien me faire me touche profondément; et, dans un moment où la solution de l'entreprise est prochaine, il me donne une force qui achèvera de vaincre les dernières résistances.

« En remerciant l'honorable représentant du commerce d'Odessa, dont les paroles éloquentes et pleines de cœur ont ému cette nombreuse assemblée aussi bien que moi-même, je crois ne pouvoir mieux lui répondre qu'en portant un toast à la prospérité du commerce et de la navigation d'une ville à laquelle tout Français a tant le droit de s'intéresser.

« J'avais depuis longtemps étudié le mouvement commercial d'Odessa, et je suis frappé de l'immense développement qu'il a atteint; mais j'ai la conviction que l'avenir qui lui est réservé sera encore plus prospère et plus considérable lorsque le canal des deux mers mettra à vos portes le littoral de la mer Rouge et de l'océan Indien, et donnera ainsi une juste satisfaction aux aspirations nationales et pacifiques de la Russie vers les régions orientales.

« *A la prospérité du commerce et de la ville d'Odessa!* »

Peu de moments après, M. de Lesseps s'est levé de nouveau, et après avoir dit que dans la pensée qui avait réuni cette assemblée et dans le lieu consacré aux opérations du commerce maritime, les noms de *S. M. l'Empereur* et de *S. A. I. Mgr le grand-duc Constantin*, ce protecteur naturel et si éclairé de la marine et du commerce de la Russie, se trouvaient dans tous les cœurs, a porté à *S. M. l'Empereur* et à son auguste frère un toast qui a été accueilli par les plus vives acclamations.

Au banquet du club d'Odesssa (*Cercle de la noblesse*) offert le 13 août 1858 à M. Ferd. de Lesseps, M. le colonel Ganghardt a prononcé le discours suivant :

« Monsieur,

« C'est au nom de tous les membres de cette assemblée que j'ai l'honneur de vous souhaiter la bienvenue parmi nous. Le

club d'Odessa est fier de témoigner sa sympathie pour l'œuvre immense et civilisatrice dont vous vous êtes fait le premier promoteur. Puissiez-vous la mener à bonne fin! Nos vœux les plus sincères vous accompagnent. Puisse le ciel bénir vos travaux et vous accorder d'achever la grande et belle entreprise qui, en rapprochant les nations, honorera le plus notre époque! Cette œuvre attachera à votre nom la plus belle des récompenses, celle de vous entendre saluer par les acclamations unanimes des peuples. Messieurs, à la réussite du grand projet du canal de Suez, un toast chaleureux à M. Ferdinand de Lesseps! » (*Hourras et vives acclamations.*)

Voici la réponse de M. de Lesseps au colonel Ganghardt, directeur du Cercle de la noblesse à Odessa :

« Les manifestations de cette journée, dont je vous remercie cordialement, sont pour moi la plus complète démonstration de l'intérêt que prend la Russie à la réalisation de l'entreprise pour laquelle M. le colonel Ganghardt a si noblement exprimé les vœux de l'assemblée.

« Vous êtes ici, messieurs, les représentants de la noblesse et de la grande propriété de la Russie; j'ai à mon tour à vous féliciter et à faire des vœux pour l'heureux accomplissement de la grande œuvre que vous avez entreprise, de l'émancipation des paysans.

« A la voix et sous la généreuse initiative de votre auguste souverain, vous avez compris que la noblesse oblige à tous les genres de sacrifices et de dévouements.

« Vous marchez résolûment, avec sagesse et sans opposition, vers le grand et difficile but qui vous a été indiqué et que vous devez même faire comprendre aux populations qui doivent jouir un jour des bienfaits de l'affranchissement.

« Je porte un premier toast à la santé de S. M. l'empereur Alexandre! (*Hourras prolongés.*)

« Je propose un second toast à la noblesse russe, dont les rangs ont toujours été ouverts à tous les mérites, à toutes les distinctions, et dont nous avons ici parmi nous un des plus illustres représentants, le gouverneur général de la Nouvelle-Russie, comte Strogonoff. » (*Hourras répétés.*)

M. Kassinoff, grand maréchal de la noblesse de Cherson, a pris ensuite la parole, et il a dit :

« Il m'est agréable, comme Russe, de vous exprimer, monsieur, toute l'émotion que j'éprouve en vous voyant parmi nous. La sympathie du peuple russe pour vos compatriotes, monsieur, est un fait significatif et désormais historique. Il n'y a pas longtemps encore, le soldat français applaudissait au soldat russe, alors son ennemi, et dans la lutte sanglante, au pied des murs croulants de Sébastopol, le soldat russe trouvait moyen de serrer la main du soldat français. Les siècles s'écoulaient, et les esprits les plus élevés considéraient le percement de l'isthme de Suez comme un rêve poétique qui ne pouvait être réalisé. Vous, monsieur, par vos efforts énergiques, par vos calculs exacts et prévoyants, par votre zèle persévérant pour le bien public, vous lèverez les obstacles que les siècles ont crus insurmontables ; et ce qui n'était qu'un rêve sera bientôt une réalité. Permettez-moi de vous assurer, monsieur, que tout Russe porte le plus vif intérêt au grand et beau projet que vous avez conçu, de même qu'il sympathise avec vos compatriotes dans toutes leurs entreprises pour le bien de l'humanité, ainsi que dans la propagation d'un véritable et sage progrès. Messieurs, je propose encore un toast à la santé de notre hôte, M. de Lesseps ! » (*Hourras prolongés.*)

M. de Lesseps a répondu au maréchal de la noblesse du district, M. Kassinoff :

« Je suis heureux de m'associer, comme Français, aux chaleureuses paroles de M. le maréchal de la noblesse, qui vient de nous parler d'une guerre où chacun a recueilli sa part de gloire, et dont certainement un des meilleurs résultats a été d'augmenter l'estime et l'affection réciproques de nos deux nations. A l'armée russe ! » (*Hourras.*)

XCIX

RÉPONSE DE M. PALÉOCAPA A M. ROBERT STEPHENSON

Turin, août 1858.

Les discussions qui ont eu lieu récemment dans la Chambre des Communes d'Angleterre, ont démontré que le nouveau ministère n'est guère moins hostile à l'entreprise de M. de Lesseps que ne l'était l'ancien cabinet. Ces débats ont en même temps donné lieu à un incident auquel il ne faut pas attacher une trop grande importance, quant au mérite du projet, mais qui peut avoir une importance considérable, en ce sens qu'il semblerait de nature à susciter des doutes sur la sincérité et la parfaite loyauté de quelques personnes honorables engagées des deux parts dans cet incident. Il s'agit de savoir si, en vérité, MM. Mac-Clean et Rendel ont adhéré aux dernières conclusions de la commission scientifique internationale de l'isthme de Suez, ou s'ils ont fait à temps une déclaration explicite de leur non-adhésion. Il s'agit encore de savoir quelle est, en réalité, la portée des assertions non motivées émises par M. Stephenson contre l'entreprise en question.

Je n'entends pas m'occuper ici catégoriquement de cet incident, d'autant plus qu'il a été clairement mis au jour par la correspondance échangée entre MM. de Lesseps et Saint-Hilaire, d'un côté, et MM. Manby et Mac-Clean de l'autre, et publiée dans le journal de l'*Isthme de Suez* du 25 juin 1858. Je crois que les personnes impartiales et exemptes de tout préjugé et de toute animosité reconnaîtront qu'il a pu y avoir des malentendus de part et d'autre, mais qu'il n'y avait certainement pas manque de loyauté.

Cependant je ne puis me dispenser de faire quelques observations sur un passage de la lettre adressée par MM. Manby et Mac-Clean à M. de Lesseps, lettre écrite de Londres à Paris, le 24 août 1857, et néanmoins parvenue en copie à la connaissance de M. de Lesseps seulement, à Londres, le 16 juin 1858.

Dans cette lettre, il est dit « que les observations de M. Paléocapa sur le discours de M. Stephenson sont à plusieurs égards inapplicables, attendu que M. Stephenson ne critique pas les propositions actuelles de la Commission ; il ne s'adresse pas non plus, comme paraît le croire M. Paléocapa, au projet présenté par quelques-uns des membres anglais pour construire le canal au-dessus du niveau de la mer et l'alimenter avec l'eau du Nil, ce canal formant un réservoir continu, ayant des écluses à ses extrémités, construites dans les eaux profondes des ports de la Méditerranée et de la mer Rouge, et pareilles aux écluses marines du canal calédonien. Les observations de M. Stephenson sont dirigées contre la construction d'un canal de jonction formant un bosphore ou détroit entre les deux mers, alimenté par les eaux du Nil et non par l'eau de la mer, système qui, nous le croyons, serait également rejeté par tous les membres de la Commission. »

D'après ce passage et aussi d'après le contenu de toute la lettre, il semblerait, en substance, que M. Stephenson n'a point blâmé le projet de la Commission, mais seulement qu'il donne la préférence à celui de M. Mac-Clean, que lui et M. Manby disent (et puisqu'ils le disent, je le crois) avoir été approuvé par M. Rendel. De toute manière, ils entendraient soutenir que M. Stephenson est loin de déclarer impossible le percement de l'isthme de Suez, ou d'avoir jugé l'entreprise comme ruineuse pour ceux qui fourniraient les capitaux.

Il en résulterait que j'ai eu le tort d'altérer ou de défigurer le sens des paroles de M. Stephenson, procédé que je me garderais bien de suivre envers qui que ce fût, et surtout envers un illustre ingénieur pour lequel je professe non-seulement la plus haute estime, mais aussi, qu'il me soit permis de le dire, beaucoup de reconnaissance, son savoir m'ayant été d'une grande utilité lorsque, après une conférence avec lui, en 1850, à son retour de Suisse, j'ai pu me confirmer dans mon intention de rejeter un certain projet qui m'avait été présenté pour l'établissement du service sur un tronçon de chemin de fer d'une forte pente près de Dusino, et d'y substituer le service des locomotives fournies au ministère par M. Stephenson, et qui ont produit les meilleurs résultats.

Je fais appel à tout esprit compétent et impartial quand je demande si jamais quelqu'un donnera au discours de M. Stephenson le sens que lui attribuent MM. Mac-Clean et Manby, et s'il n'en résulte pas clairement qu'il a exprimé une opposition ouverte et absolue contre l'entreprise du percement de l'isthme et s'il n'a pas montré, en l'exprimant, une connaissance insuffisante de l'historique de la question, des études, des discussions et des conclusions de la Commission.

S'il avait pu y avoir quelques doutes sur l'interprétation à donner aux paroles de M. Stephenson, ces doutes auraient été entièrement effacés par celles de lord Palmerston. Personne ne doutera que lord Palmerston ne combatte ouvertement et énergiquement l'ouverture de l'isthme, de quelque manière qu'elle doive se faire, et qu'il n'ait voulu maintenir d'abord l'impossibilité du percement, et ensuite son caractère ruineux pour les entrepreneurs. Or, quelle est la raison principale qu'a donnée lord Palmerston pour son opposition? Il s'est appuyé sur le discours de son honorable ami M. Stephenson. Nous n'avons pas entendu que M. Stephenson lui ait répondu qu'il avait donné à son discours une interprétation inexacte et trop large.

Mais il y a plus, M. Stephenson aurait bien dû voir, par les réponses qui lui ont été faites de toutes parts en Europe, et par l'accord général sur le sens de son discours, de quelle manière il avait été compris par tout le monde. Si cette interprétation n'était pas exacte, s'il avait l'intention d'exprimer d'autres pensées, pourquoi ne les a-t-il pas fait connaître? et pourquoi, lorsque la question était portée devant le Parlement, au lieu de saisir cette occasion pour faire connaître plus clairement sa pensée, a-t-il confirmé les choses déjà dites pour appuyer l'opinion de lord Palmerston, en même temps qu'il s'agissait d'appuyer aussi celle de M. Disraëli, qui, dans cette occasion, se montrait tout à fait d'accord avec son prédécesseur?

Comme on ne peut exiger de personne de donner à un discours une interprétation différente de ce qu'il exprime clairement, en alléguant que l'orateur a eu une intention toute différente, je crois avoir raison de dire qu'il n'est pas juste de prétendre que mes observations n'étaient point applicables

au discours de M. Stephenson. C'est ainsi que j'ai voulu me justifier contre une accusation qui m'a été adressée à tort. Mais, loin de me plaindre de cet incident qui regarde les personnes, j'en suis heureux, parce qu'il a pour effet de mettre en meilleur jour le sujet principal de la discussion, c'est-à-dire la question technique.

En effet, il résulte de la lettre citée que même les membres anglais de la Commission ont reconnu la possibilité du canal des deux mers, et en ont même admis la grande utilité, puisqu'ils me font l'honneur de dire : « Nous nous joignons de tout cœur aux observations de M. Paléocapa sur l'importance commerciale du projet. »

Il est donc évident que le nœud de la question, telle qu'elle est posée par MM. Mac-Clean et Manby, est uniquement de décider s'il faut donner la préférence au projet de M. Mac-Clean ou à celui de la Commission. Le projet de M. Mac-Clean consiste à établir le niveau du canal au-dessus de celui de la mer à l'aide de berges très-élevées, de continuer ce canal dans les deux mers jusqu'aux grandes profondeurs, « pour éviter la nécessité de draguer », comme il le déclare expressément, de le fermer aux deux extrémités par des écluses construites dans les grandes profondeurs de la mer, de former ainsi un grand bassin alimenté par les eaux du Nil, en donnant entrée et sortie aux bâtiments à l'aide d'une manœuvre continuelle de ces écluses. Le projet très-simple de la Commission consiste à ouvrir un vrai bosphore artificiel entre les deux mers, en creusant dans le sol le canal à une profondeur suffisante pour donner aux navires un passage libre et continu d'une mer à l'autre.

Cette question a été longuement et mûrement discutée dans les séances de la Commission, à Paris aussi bien qu'en Égypte; et je pourrais me borner à renvoyer les ingénieurs, voulant juger avec connaissance de cause, aux procès-verbaux de ces séances, si je ne croyais que dans ces documents, aussi bien que dans la discussion sténographiée qui a été publiée dans le journal de l'*Isthme de Suez*, les motifs pour lesquels ledit projet a été rejeté ont été exposés d'une manière trop succincte et trop serrée, et si, de plus, il n'en résultait que les com-

missaires anglais regardaient comme raison unique, ou du moins principale, du rejet de leur projet, la grande difficulté qu'il y aurait à garder les berges élevées du canal, d'où M. Mac-Clean concluait que ce n'était qu'une question de police. C'est pour cela que je crois à propos d'ajouter ici les considérations suivantes :

D'abord on pourrait douter qu'à l'époque des plus basses eaux du Nil on puisse lui emprunter une quantité d'eau suffisante pour alimenter le canal suspendu, tout en suppléant à la perte d'eau provenant de l'évaporation, de l'absorption par la terre et de la fréquente ouverture des écluses qui doivent servir à une navigation toujours très-active, et qui pourrait l'être encore davantage, justement à l'époque où l'eau du Nil se trouverait être très-rare. Mais je ne possède pas assez d'éléments pour prononcer sur ce point un jugement positif.

La vraie et principale raison pour laquelle la Commission n'a pas cru pouvoir obtenir le but désiré avec le système de M. Mac-Clean, c'est l'énorme difficulté, et j'ose même dire l'impossibilité de maintenir un canal de 148 kilomètres au-dessus du sol et à une hauteur de 8 mètres au-dessus du niveau de la mer. La réussite d'une telle entreprise serait très-problématique, si même on avait pu construire les deux berges élevées en terres solides. Mais quand on pense que la condition naturelle du sol oblige à employer le sable sinon partout, du moins sur la plus grande partie du parcours, je ne puis me persuader que les berges puissent jamais acquérir une stabilité absolue et permanente, à moins de leur donner une épaisseur extraordinaire jusqu'au sommet, ou en les protégeant par des banquettes très-étendues, ou en leur donnant une pente très-douce du côté de la terre, chose qui obligerait à exécuter des travaux si immenses que personne ne voudrait s'engager à les entreprendre, vu le temps et les frais énormes qu'ils exigeraient. M. Mac-Clean, dans sa lettre adressée à M. de Lesseps le 12 juin 1857, après avoir décrit l'œuvre qu'il propose, ajoute : « L'exécution d'un canal de cette espèce serait si facile, que nous considérons le succès du projet comme certain, surtout parce qu'il n'y aurait pas de difficultés plus grandes que dans les travaux ordinaires de même nature. » M. Paléocapa ajoute

ici une note fort étendue sur les assertions de MM. Mac-Clean et Manby, prétendant qu'il n'y aurait dans l'exécution de leur projet d'un canal suspendu pas plus de difficultés que dans les travaux ordinaires de la même grandeur. Ces paroles, selon M. Paléocapa, ne peuvent pas s'appliquer convenablement au canal calédonien, ce dernier ayant été construit dans des conditions bien plus favorables que ne le serait le canal suspendu de Suez. D'abord il n'a que le tiers de la largeur admise pour le canal des deux mers et une profondeur moins considérable; en même temps, sur un parcours de 97 kilomètres, il y en a 60 qui font partie du lit de quelques lacs assez profonds pour épargner presque entièrement tout travail d'excavation, et pour fournir des quantités d'eau suffisantes d'alimentation constante du canal, malgré les fréquentes manœuvres des écluses. En outre, la configuration du terrain se prêtant admirablement aux travaux d'endiguement, aux deux extrémités du canal, il suffisait de jetées de 300 à 360 mètres de longueur pour assurer aux navires une entrée assez profonde. Quand on compare ces heureuses circonstances à celles que, pour le canal de MM. Mac-Clean et Manby, l'on rencontrerait dans l'isthme de Suez, à la grandeur infiniment plus considérable des travaux, à la configuration et à la nature du sol si désavantageuses pour l'établissement d'un canal suspendu, on est forcé d'avouer que le canal calédonien ne peut pas être cité comme exemple de travaux semblables.

J'avoue que je ne connais dans aucun pays de l'Europe des travaux de la même grandeur, et de cette nature, et qui se trouvent dans les mêmes conditions. Je ne conçois pas non plus quels sont ces travaux dont on pourrait conclure la facilité de construire une telle œuvre en Égypte. Le seul exemple que l'on pourrait peut-être citer, serait le système fluvial de l'Adige, maintenu entre des digues très-hautes et continues, qui s'étendent des embouchures de l'Alpone jusque près de la mer, et qui s'élèvent au-dessus du sol à une hauteur de 4, 6, 8, 10 mètres et plus sur un parcours de 100 kilomètres. Il me semble que les conditions du canal suspendu de l'isthme de Suez seraient beaucoup plus difficiles que celles de l'Adige endiguée, vu qu'en premier lieu, bien que le sol de l'Adige soit

en beaucoup d'endroits léger et quelquefois sablonneux, et que l'on soit forcé de construire les digues avec cette même terre, il y a toujours moyen d'exclure ces sables entièrement du corps proprement dit des digues, car il ne manque pas de terre argileuse en quantité suffisante. On est donc loin de la condition beaucoup plus désavantageuse du sol de l'Égypte, où la plus grande partie des berges si élevées devraient être construites en sable pur.

En second lieu, sur l'Adige, ce n'est que pendant peu de temps, c'est-à-dire pendant les quelques jours que durent les hautes eaux, que les berges supportent une pression si forte, et encore elles ne la supportent que sur un petit parcours; car, bien que l'endiguement continu s'étende sur environ 100 kilomètres, il n'est élevé de 6 à 10 mètres au-dessus du sol que sur une partie de ce parcours. Quoique, durant les hautes eaux, les digues n'aient pas seulement à supporter cette pression, mais qu'elles soient encore battues et souvent fortement corrodées par le courant du fleuve, une longue expérience a démontré que ces détériorations sont les moins dangereuses. Le danger plus grand des ruptures provient précisément de la forte pression des eaux, qui tantôt, en ramollissant les digues, en font subitement s'abaisser les escarpes, et alors le danger d'une rupture devient très-grave; tantôt l'eau s'infiltre à travers les digues et en telle quantité que l'on voit les campagnes voisines couvertes d'eau; et à des distances considérables de la digue il se forme des filets qui alimentent des fossés d'eau vive, et qui souvent, en élargissant peu à peu les fentes par lesquelles ils traversent les digues ou par lesquelles ils viennent du fond du fleuve à la surface, sortent tout à coup en jet d'eau troublée, qui, en creusant les bases des digues, donnent lieu aux ruptures les plus violentes.

Pour remédier à ces funestes résultats, il ne suffit pas de l'épaisseur de la digue et de pentes très-douces, mais il est nécessaire de les renforcer par bancs et sous-bancs, et par de grandes escarpes en terre, qui, en commençant à peu de mètres au-dessous du sommet, s'étendent au loin dans la campagne.

Il ne faut pas croire, malgré tout cela, que l'on réussisse à

empêcher le passage de l'eau, qui, à un moment donné, peut devenir fatal, bien qu'il ne consiste au commencement que dans une lente filtration d'eau claire. Malgré l'épaisseur des digues, malgré les bancs, les sous-bancs et les escarpes, on voit en beaucoup d'endroits la filtration continuer non-seulement pendant les hautes eaux, mais aussi pendant l'état ordinaire du fleuve, où son niveau reste toujours sur de longs parcours élevé au-dessus de la campagne. Il arrive que l'on voit ces filtrations continuelles alimenter en beaucoup d'endroits la culture de vastes champs de riz, jusqu'à une distance considérable du bord de la rivière.

On comprend que la même chose aurait lieu si le canal de Suez consistait en un bassin dont le niveau serait à 8 mètres au-dessus de celui de la mer, et presque à la même hauteur au-dessus du sol sur un parcours de 148 kilomètres, et qu'il fallût maintenir ces eaux au moyen de digues construites en grande partie de sable pur.

On peut dire encore qu'en alimentant ce canal avec les eaux limoneuses du Nil, on obtiendrait que ces dernières, en déposant leur limon subtil et en le faisant infiltrer dans les sables, parviendraient à réduire les digues et le fond du canal à une parfaite stagnation. La longue expérience faite par moi sur les rivières des provinces vénitiennes, et spécialement sur l'Adige, m'ont convaincu que l'on ne peut pas espérer de remédier à cette stagnation ou de changer les passages d'eau en lentes et innocentes filtrations d'eau claire, quand les berges restent pendant longtemps exposées à des pressions qui varient de 5 à 8 mètres.

Il y a des documents authentiques d'après lesquels l'Adige a commencé à être endiguée jusqu'à une hauteur considérable à la fin du onzième et même du dixième siècle, et il n'y a aucune partie de ces endiguements les plus élevés qui compte moins de deux ou trois siècles. Ces digues, quoique souvent exhaussées et augmentées, etc., mais conservant encore l'ancien noyau, sont pourtant continuellement en danger de rupture par l'effet des filtrations; il est nécessaire, pendant tout le temps des hautese aux, de les faire surveiller avec soin par des gardes ordinaires et extraordinaires qui appellent des travail-

leurs pour réparer les ouvertures qui se manifestent tantôt ici, tantôt là.

J'ai fait observer au sein de la Commission que l'Adige traversant un pays très-cultivé, administré de la meilleure manière et habité par une population nombreuse et riche qui sent que le salut de sa propriété et de sa vie est dû à la conservation de ces digues, il est très-facile d'augmenter la surveillance dans la mesure que les ingénieurs croient nécessaire, suivant les circonstances du temps et du lieu. Et j'ajoutai que cette surveillance assidue s'obtenait d'autant plus facilement que parmi les habitants du pays il règne toujours la crainte que, malgré la menace d'être puni de mort, il ne se trouve des misérables qui, intéressés à la conservation de la digue sur une rive, essayeraient de couper les digues de la rive opposée.

Il paraît que cette observation avait donné lieu à un malentendu, puisqu'il résulte de la discussion sténographiée que, dans la séance du 24 juin 1856, M. Mac-Clean « ne tenait qu'à la question de police et qu'il reconnaît l'impossibilité d'établir une police qui protége des berges aussi élevées. » Je vois en outre que le président ajouta : « C'est une affaire qui dépend d'une chose étrangère à l'art. C'est une question de police. » M. Mac-Clean répondit : « C'est une affaire jugée que la police n'est pas possible; je ne peux pas prétendre le contraire. Je n'ai pas de moyen de démontrer que c'est possible. » Enfin M. Manby, dans la séance du 25 juin, rappela que M. Mac-Clean avait dit, dans la séance précédente, « que la conservation du canal était une question de police et que, dans un pays désert, cette police intérieure ne pourrait pas être exercée. »

Mais certainement on n'aurait pas dû comprendre ainsi mes déclarations positives et explicites. Après avoir exposé ce qui arrive dans l'Adige au moment des hautes eaux, je fis comprendre la difficulté d'en faire autant dans un pays semi-barbare et désert. Mais je ne fis pas seulement allusion à la nécessité, qui pourtant était déjà très-importante, de défendre les digues sur une longueur de 148 kilomètres contre la malveillance des hommes, mais bien plus encore à la nécessité d'avoir constamment, sur tous les points du parcours, de nombreux

détachements d'hommes intelligents et exercés pour découvrir les détériorations causées par la forte pression des eaux, et de pouvoir réunir sur tous les points, et à toute heure du jour ou de la nuit, le nombre de travailleurs qu'il faudrait pour réparer instantanément ces dommages.

Telles sont les raisons qui me décidèrent, et pourtant j'ai cru devoir faire abstraction de la grande difficulté de construire les écluses aux deux extrémités du canal, dans une profondeur de 8 à 10 mètres et à une distance du rivage de 3,500 mètres dans la Méditerranée et de 2,000 mètres dans la mer Rouge, et de prolonger les digues et le canal suspendu dans la mer afin de rencontrer ladite profondeur, ce qui exigerait que les berges et le lit du canal fussent construits de manière à ne pas laisser passer l'eau malgré une énorme pression. J'ai fait abstraction aussi des manœuvres pénibles et lentes nécessaires pour ouvrir le passage aux navires. Enfin j'ai fait abstraction des chômages inévitables dont souffrirait la navigation chaque fois que les écluses ou les digues auraient besoin de réparation. Sans tenir compte de tous ces obstacles, je crois, et en Égypte plus qu'ailleurs, qu'il est impossible de maintenir constamment, à un niveau si élevé, un canal suspendu entre des berges construites sur de grandes distances presque entièrement en sable. Des ruptures considérables et fréquentes ne sauraient être évitées, à mon avis, et ces ruptures ne donneraient pas seulement lieu à quelque dommage local qu'il serait facile de réparer avec un peu de promptitude et de travail, mais elles amèneraient infailliblement la destruction d'une grande partie des berges qui seraient corrodées et détruites par la force du courant des eaux, qui se précipiteraient dans les campagnes voisines d'une hauteur très-grande.

Cependant il ne faut pas croire que je me suis jamais dissimulé ou que je me dissimule les grandes difficultés que l'on rencontrera à creuser le bosphore libre; mais je suis loin de croire que l'on manquera des moyens de les vaincre, ni que les frais seront en proportion des immenses avantages qui résulteront de cette œuvre.

Dans la lettre citée du 12 juin 1858, M. Mac-Clean, en rejetant le système du canal libre, s'appuie principalement sur un pas-

sage du rapport des ingénieurs du vice-roi d'Égypte. Il est vrai que les grandes difficultés de creuser à bras dans le sol de l'Égypte y sont représentées sous l'aspect le plus grave; et après avoir décrit les grands et pénibles travaux nécessaires pour l'excavation et l'entretien des divers canaux en Égypte, ils déclarent que de pareilles œuvres exigent des frais immenses et l'emploi d'une énorme quantité d'ouvriers; ils ajoutent que « pour distraire des travaux ordinaires de culture un nombre considérable de bras, il faut une absolue nécessité; car on fait grand tort au pays, et c'est là un très-grave embarras qu'il faut éviter, si l'on peut. »

Mais il faut se rappeler que ces observations des ingénieurs du vice-roi ont été faites dans l'intention de démontrer quel était le meilleur point de départ du canal de dérivation, qui forme une partie de leur projet, et qui, en communiquant avec le bosphore des deux mers, devait servir à la navigation intérieure de l'Égypte, à l'irrigation d'une partie du sol et à fournir l'eau douce aux travailleurs du bosphore.

Quoiqu'au premier coup d'œil la meilleure combinaison parût être de le faire partir de Zagazig, en le faisant aller de cette ville (l'ancienne Bubaste) à l'entrée de l'Ouadée, et ensuite au lac Timsah, ils préféraient néanmoins établir la prise d'eau à Kasr-el-Nil, un peu au-dessus de Boulak, à l'embouchure du Kalidj-Manieh, et d'utiliser le parcours du Kalidj jusqu'au point où il se réunit au nord du Caire avec le Kalidj-Zafranieh.

La Commission entra dans les vues des deux ingénieurs en adoptant de préférence le canal de navigation et d'irrigation de leur projet, non pas tant à cause des difficultés que présenterait l'excavation de l'autre, mais pour une foule d'autres motifs très-graves dont le rapport de la Commission rend compte (p. 149 à 152).

On voit donc que l'excavation à une grande profondeur et la rencontre des difficultés qui en résulteraient n'étaient pas une nécessité, mais qu'elles pouvaient être évitées en adoptant un système d'exécution plus facile et plus avantageux sous plusieurs rapports graves.

C'était donc en vérité le cas de dire que pour affronter ces

difficultés il fallait une nécessité absolue; mais cela ne veut pas dire que si cette difficulté se rencontrait, il ne faudrait pas l'affronter. La grandeur des difficultés d'une entreprise doit être jugée non d'une manière absolue, mais en tenant compte de l'importance des résultats. La Commission pouvait considérer les difficultés représentées par les ingénieurs du vice-roi comme suffisantes pour choisir entre deux projets; mais elle n'a pas jugé invincibles ces difficultés, et elle n'a pas non plus cru devoir renoncer au percement du bosphore, du moment qu'il fallait vaincre ces difficultés.

Mais j'ai une autre observation à faire, qui, à mon avis, renverse encore mieux la conclusion que MM. Mac-Clean et Manby voudraient tirer des paroles des ingénieurs du vice-roi. Ils font la supposition que les excavations se feraient à une profondeur considérable avec des moyens très-imparfaits, c'est-à-dire uniquement à l'aide d'une énorme quantité de bras d'hommes. Mais je crois que l'on emploiera des moyens tout autres pour faciliter l'exécution de cette grande œuvre. Avant tout, il est évident qu'aux deux extrémités du canal, les excavations pourront se faire avec des machines à draguer, dont le nombre serait augmenté à mesure que les travaux avanceront. En outre, comme ce travail, conduit seulement aux extrémités, marcherait trop lentement, on pourrait faire creuser à bras d'hommes un certain nombre de bassins suffisamment profonds et larges sur tout le parcours du canal, en remplissant ces bassins d'eau tirée soit d'un petit canal allant jusqu'à la mer, soit du canal d'irrigation établi antérieurement, soit des deux à la fois; on pourrait établir dans chacun des bassins deux ou plusieurs machines à draguer que l'on construirait avec le matériel transporté sur les lieux. Les excavations de chaque section entre deux bassins avanceraient ainsi des deux côtés jusqu'à la réunion des deux bassins. On laisserait ainsi aux bras des hommes la moindre partie du travail, c'est-à dire l'excavation du canal à cette profondeur au delà de laquelle le travail à la main devient trop difficile. Ce système, si je ne me trompe, a déjà été suivi en France pour les travaux du Rhône.

Je crois que de cette manière on réussira à conduire sûre-

ment les travaux d'excavation aussi dans ces parties du tracé où l'on rencontre le plus de sable; car on sait que, tandis que l'excavation de ces sables est très-difficile à sec, elle est, au contraire, facile lorsqu'ils sont maintenus par la pression de l'eau qui se trouve au-dessus, et lorsqu'on donne aux escarpes de la tranchée une déclivité convenable. Si dans quelques endroits on trouvait nécessaire ou utile de revêtir les escarpes au lieu de pousser leur déclivité trop loin, je n'hésite pas à dire qu'il serait bon de suivre aussi ce mode de travail, quand même cela devrait coûter quelques millions en sus du devis plutôt que d'en venir au projet d'un canal suspendu au-dessus du sol et fermé par des écluses.

Voilà ce que j'ai à dire au sujet du premier établissement du canal. Quant aux doutes que l'on pourrait avoir sur la conservation des berges, il me suffira de faire remarquer qu'il sera toujours plus facile d'y réussir quand ces berges sont celles d'un canal creusé dans le sol, que quand elles sont formées par des digues artificielles d'une grande hauteur.

En pensant aux secours que l'art peut fournir et aux excellents moyens qui seront peut-être encore proposés, soit dans le plan définitif des travaux, soit pendant l'exécution même, je suis vraiment surpris de voir des ingénieurs de la plus grande capacité et de la réputation la plus méritée s'aviser de trouver impossible le percement d'un bosphore libre à cause de difficultés hors de proportion avec le but; d'autant plus que ces ingénieurs appartiennent à cette puissante nation qui s'est habituée non-seulement aux plus grands projets, mais aussi à leur exécution, malgré des obstacles qui paraissent d'abord invincibles.

Je ne suis pas moins surpris de voir comment les ingénieurs anglais, qui connaissent mieux que d'autres l'importance de procurer à la navigation et au commerce des nations la plus grande rapidité et la plus grande facilité possibles, peuvent donner la préférence à un canal suspendu, lequel, en supposant qu'il puisse toujours se maintenir entre des berges artificielles, ne procurera entrée et sortie aux bâtiments qu'au moyen de la manœuvre de nombreuses écluses, et causera ainsi des lenteurs et des interruptions au passage d'une mer à l'au-

tre, et lequel amènera souvent une suspension totale plus ou moins longue de la navigation en cas de réparation des écluses ou de leurs machines.

Enfin MM. Mac-Clean et Manby avancent encore une autre raison pour donner la préférence à leur projet; c'est que par ce projet « les difficultés politiques élevées contre ce canal seraient écartées en très-grande partie. »

Mais comment cela peut-il se faire? je ne le comprends pas. S'il s'agit de la crainte manifestée par lord Palmerston que le canal de l'isthme ne compromette l'intégrité de l'empire ottoman, il me semble que, quand même cette crainte serait raisonnable, elle subsisterait aussi bien avec un canal suspendu entre deux berges élevées qu'avec un canal libre. Tout ce que l'on pourrait dire, c'est que dans le premier cas il serait facile de détruire l'œuvre entière, en pratiquant une ouverture dans la digue; mais je professe trop d'estime pour le caractère honorable des deux illustres ingénieurs anglais pour croire que telle ait été leur pensée.

Peut-être, en considération des grandes difficultés que présenteraient la construction des écluses dans la mer et leur manœuvre, en cas qu'elles dussent aussi laisser passage aux grands bâtiments, on pense donner au canal et aux écluses des dimensions plus limitées. De cette manière, le canal des deux mers ne pourrait plus se prêter au passage des vaisseaux de ligne, et ne mettrait pas en danger la prépondérance de l'Angleterre dans le Pacifique et dans la mer Rouge.

S'il en est ainsi, je ferai remarquer que, s'il était sage d'admettre des jalousies nationales, on pourrait obtenir le même résultat avec un bosphore libre, en le faisant moins large et moins profond. Mais la Commission, comme elle l'a dit dans son rapport, était appelée à faire un projet qui satisferait de la meilleure manière possible aux besoins généraux de toutes les nations; et loin de croire qu'elle rencontrerait l'opposition de l'Angleterre, elle pensait, au contraire, qu'il devait lui importer plus qu'à toute autre nation de pouvoir envoyer promptement de grandes forces navales dans les mers où elle possède un immense empire. Les derniers événements ont prouvé que la Commission prévoyait bien.

La Commission était chargée de proposer le plan qui conduirait de la meilleure manière à un succès complet : la question était et devait être pour elle une question technique et économique. Les considérations politiques en changeraient l'aspect totalement et demanderaient la solution d'un problème tout différent : il s'agirait alors de décider si une grande œuvre qui s'exécuterait dans l'État d'un prince, son généreux protecteur, et laquelle est vivement désirée par toutes les populations du continent d'Europe et de l'Amérique à cause de sa grande utilité et de son immense influence civilisatrice, si, dis-je, une telle œuvre devrait être abandonnée parce que quelques hommes, tenant le pouvoir en Angleterre, croient qu'elle pourrait contrarier leurs vues politiques. Or, ceci n'est certainement pas un problème dont eût à s'occuper une commission d'hommes voués à l'art et à la science.

P. Paléocapa.

Post-Scriptum. — Mes observations étaient déjà sous presse quand j'ai lu un extrait de la réponse faite par M. Stephenson à une lettre de M. Negrelli.

En lisant cette réponse on verra qu'une grande partie de mes observations étaient complètement superflues.

En effet, tandis que MM. Mac-Clean et Manby affirment que j'avais mal compris ou défiguré le sens des paroles dites dans le Parlement par M. Stephenson, qui n'aurait déclaré impossible ni le projet de M. de Lesseps, ni celui qu'ils lui préfèrent, et tandis qu'ils ajoutent : « Nous nous joignons de tout cœur aux observations de M. Paléocapa sur l'importance commerciale du projet », c'est-à-dire qu'ils reconnaissent à l'entreprise une importance suffisante pour assurer une large compensation aux capitaux engagés, tandis que telles étaient les déclarations de MM. Mac-Clean et Manby, dis-je, voilà M. Robert Stephenson qui répète franchement et ouvertement : « Qu'il est impossible de maintenir le canal dans de telles conditions qu'il puisse répondre au but désiré, et que les capitaux qui s'em-

barqueraient par aventure dans l'entreprise de M. de Lesseps seraient indubitablement perdus. »

Il me semble que ceux parmi nous qui accueillent si facilement les oppositions faites au percement de l'isthme, comme s'il s'agissait d'une œuvre contraire aux intérêts italiens, en s'appuyant sur les opinions d'ingénieurs anglais d'une grande capacité incontestable, devraient se convaincre que les contradictions évidentes que l'on rencontre dans ces opinions doivent diminuer, sinon leur ôter tout à fait cette autorité qu'ils voudraient leur attribuer.

P. Paléocapa.

C

L'ILE MAURICE ET LE CANAL DE SUEZ

Extrait du *Cernéen* du 9 août 1858.

La question du percement de l'isthme de Suez est peut-être, à part une éventualité de guerre entre les grandes puissances européennes, celle de toutes les questions de politique générale qui intéresse le plus en ce moment notre colonie.

Cet intérêt se conçoit aisément. L'île Maurice, rapprochée désormais de la métropole par le moyen de la vapeur, deviendra bientôt, à l'aide du canal des deux mers, le centre obligé de tout le commerce de l'océan Indien, et le pivot où devront converger les différentes lignes de paquebots établies sur le Cap et sur l'Australie. Tous nos produits, c'est-à-dire plus de 200 millions de livres de sucre, qui suivent aujourd'hui la voie si longue et si chanceuse du Cap pour se rendre en Europe, s'écouleront en un mois ou deux tout au plus par la mer Rouge et la Méditerranée. De nouveaux débouchés s'ouvriront nécessairement pour eux; et, dès maintenant, on peut prévoir que les ports d'Italie et d'Autriche, et notamment Trieste, se hâteront de s'approvisionner directement sur notre île plutôt que de continuer à recourir aux marchés entrepositaires de Londres et de Marseille.

Quant aux voyageurs qui suivront cette nouvelle voie, il est évident que l'avantage sera pour eux encore plus complet et plus réel. Nos steamers, qui auront reçu au Port-Louis les nombreux passagers venus du cap de Bonne-Espérance, de Natal et des différents ports de l'Australie, ne s'expédieront plus alors seulement pour Aden ni même pour Suez. Ils franchiront en quelques heures la distance qui sépare les deux mers, et se rendront directement à Trieste, à Marseille ou à Southampton.

Toutes les personnes qui ont suivi jusqu'à présent cette route

de l'Overland, et que nous avons consultées à cet égard, nous assurent que malgré le chemin de fer du désert et celui du Caire à Alexandrie, il ne faut pas moins de trente-six heures, encore aujourd'hui, pour traverser l'Égypte. Ce trajet se trouvera nécessairement diminué lorsque le chemin de fer aura définitivement abouti à Suez et que le pont sur le Nil aura été construit. Mais pour nous, voyageurs de la partie extrême de la mer des Indes, nous n'en aurons pas moins à subir les inconvénients d'un premier transbordement, et quelquefois d'un séjour prolongé à Aden; et ceux d'un deuxième, d'un troisième et d'un quatrième transbordement à Suez, à Alexandrie et à Malte, avant de pouvoir toucher du pied le sol de la France ou de l'Angleterre.

Les avantages d'nne traversée directe à travers le canal de Suez et sur un même steamer, seront considérables sans doute au point de vue de la commodité des voyageurs. Ils ne seront cependant que très-secondaires, comparés aux immenses résultats qu'aura pour notre commerce et pour le développement de notre unique industrie, l'ouverture de cette nouvelle voie de navigation.

Ce double bienfait peut nous venir en très-peu d'années. On sait déjà d'après les débats récents qui ont eu lieu à la Chambre des Communes, que le Parlement, comme le gouvernement anglais, persiste dans son opposition contre le canal de Suez. De son côté, l'Europe persiste à vouloir et à demander l'accomplissement de cette entreprise. La question est de savoir qui l'emportera définitivement, de l'Angleterre ou de l'Europe.

Le dernier vote du Parlement anglais a eu toutefois un résultat très-important. Il s'agissait, on s'en souvient, d'amener la Chambre à déclarer « que la puissance et l'influence de l'Angleterre ne devaient pas être employées à détourner le Sultan de donner son consententement à l'ouverture d'un canal à travers l'isthme de Suez. » Malgré l'appui que sont venus prêter à cette motion des hommes d'État et des orateurs aussi considérés que lord John Russell, M. Gladstone, M. Gibson, M. Bright, elle a finalement échoué devant la coalition du nouveau et de l'ancien ministère représenté par lord Palmerston. Néanmoins, et en dépit de cet échec, on peut dire que

les noms des orateurs qui ont soutenu la motion, prouvent que le canal de Suez peut compter maintenant sur l'adhésion des libéraux, des peelites et des radicaux réunis. C'est un progrès utile à constater.

L'argument le plus sérieux qui ait été mis en avant cette fois par le ministère a eu du moins le mérite de la nouveauté. M. Disraëli, en répondant à lord John Russell, s'est placé sur le terrain de la politique actuelle; il s'est attaché à faire ressortir que le concours de tous les gouvernements européens n'était pas encore acquis d'une manière certaine à l'établissement du canal; et il a rappelé que la France n'avait pas exprimé nettement son opinion à cet égard.

Il est évident, en effet, que jusqu'ici le gouvernement français ne s'est pas prononcé officiellement sur la question. Mais quelle conclusion peut-on en tirer? Peut-on affirmer que le gouvernement français soit, non pas hostile, mais même indifférent à cette entreprise? Or, il en est des gouvernements de l'Autriche, de la Hollande, de la Prusse, de la Russie, du Piémont et de l'Espagne, comme du gouvernement de la France: ils attendent l'instant opportun pour se prononcer officiellement.

La meilleure preuve, au surplus, que l'Angleterre sent parfaitement qu'elle est à bout de ses moyens d'opposition contre le canal, et qu'elle ne peut empêcher longtemps encore l'exécution de ce gigantesque travail, c'est l'activité presque fiévreuse qu'elle déploie pour s'installer à Périm. Depuis un an qu'elle a pris possession de cette île importante, elle y a déjà construit des forts et un grand village pour abriter de nombreux ouvriers. Des voyageurs, arrivés récemment d'Europe par la mer Rouge, nous ont assuré, en effet, que Périm aujourd'hui n'avait plus cet aspect isolé et silencieux d'autrefois, et que, dès que les paquebots qui sillonnent cette mer arrivaient en vue de la nouvelle colonie, ils arboraient leur pavillon pour saluer le drapeau britannique qui flotte sur cet autre Gibraltar.

En présence de tels faits, on peut dire que Périm est la contre-partie de Suez, et que le canal des deux mers s'ouvrira, si les Anglais peuvent se maintenir sur le rocher dont ils se sont emparés à l'entrée de Bab-el-Mandeb. Or, ils s'y maintiendront,

tout porte à le croire aujourd'hui, malgré les réclamations de la Turquie et les conversations diplomatiques des ministres de France et de Russie. Mais, comme il leur faut encore quelque temps pour bien s'y installer, le gouvernement britannique fait tous ses efforts pour en gagner le plus possible sur la question de Suez. Peu à peu, toutefois, il perd volontairement du terrain; il y a tout lieu de penser qu'avant deux ans il proclamera, lui-même, ce que d'ailleurs il ne peut empêcher : l'ouverture et la neutralisation de l'isthme de Suez.

CI

A M. BARTHÉLEMY SAINT-HILAIRE

Constantinople, 18 août 1858.

Je viens de prendre des dispositions à Odessa pour constituer des agents correspondants de la Compagnie en Russie.

J'ai prévenu toutes les ambassades étrangères à Constantinople de mon départ, qui aura lieu le 21, pour aller constituer la Compagnie, et je leur ai remis des copies de mes lettres du 28 et du 30 juillet à sir Henri Bulwer et à M. Thouvenel.

La question politique de Suez, à l'égard de l'Angleterre, ayant été déférée à notre gouvernement, et l'adhésion tacite de la Porte étant suffisamment constatée, il ne me reste plus qu'à préparer l'organisation de la Compagnie.

M. Thouvenel approuve mes projets et trouve que ma présence à Constantinople n'est plus nécessaire, car, ainsi que je le lui ai fait observer, si j'attendais ici les décisions que prendra le gouvernement de l'Empereur, il faudrait, dès à présent, me soumettre à toutes les lenteurs faciles à prévoir dans des négociations ou pourparlers entre les cabinets de Paris et Londres, et je serais exposé à arrêter ma marche que je considère comme irrésistible si elle se poursuit partout résolûment et sans interruption jusqu'à la convocation du premier conseil d'administration.

M. Stephenson avoue, dans une lettre insérée au *Times*, qu'il n'a parcouru qu'une partie de l'isthme. Cette partie

que je connais, puisque j'ai vu moi-même les traces de sa voiture, n'a pas été au delà d'une lieue de Suez. Il a laissé de côté la visite la plus essentielle, celles des Lacs amers, de Timsah à Péluse et du littoral de la Méditerranée, car c'est là qu'étaient les seules difficultés, au moins celles que la malveillance et l'ignorance s'étaient plu à grossir.

Quant au fond de sa lettre, je n'y vois que des affirmations, sans aucune réponse raisonnée aux rapports et conclusions de la Commission internationale, ainsi qu'aux observations scientifiques de MM. Paléocapa, de Negrelli, Conrad et de M. Ch. Dupin, rapporteur de la commission de l'Académie des sciences.

CII

RÉCEPTION A TRIESTE

Extrait du *Journal de Trieste* (27 août 1858).

Hier, la Chambre de commerce de notre ville, convoquée par M. Vico, président, s'était réunie pour recevoir M. Ferdinand de Lesseps, qui arrivait de Constantinople sur le paquebot qui amenait aussi de Corfou sir John Young, le lord haut commissaire des îles Ioniennes. M. Vico avait été prévenu de l'arrivée de M. Ferd. de Lesseps par M. Parisini, l'agent de la grande maison Revoltella. La Chambre s'est assemblée à sept heures du soir, en présence du podestat ou maire de la ville. Le fauteuil d'honneur avait été réservé à M. Ferd. de Lesseps, qui, sur l'invitation du président, a pris la parole pour exposer quel est l'état actuel de sa grande entreprise, à laquelle notre ville porte naturellement un si vif intérêt. M. Ferd. de Lesseps a déclaré qu'après l'achèvement de toutes les études et de tous les travaux préliminaires, le moment d'agir était venu. Il a donné lecture de plusieurs parties très-importantes de sa correspondance, et, entre autres, de la circulaire adressée au représentant de la Compagnie universelle du canal de Suez dans notre ville, l'honorable M. P. Revoltella. Il paraît, d'après cette correspondance, que M. F. de Lesseps est sur le point de former la Compagnie internationale qui doit accomplir les travaux du canal de Suez, et le conseil d'administration qui doit en diriger l'exécution.

C'est une grande nouvelle qui nous a été donnée, et vous pouvez juger du plaisir qu'elle a causé à nos négociants. Voilà certainement quarante ans que l'Autriche travaille à l'ouverture de l'isthme de Suez, et que l'illustre M. de Metternich a fait tous ses efforts pour réaliser ce grand dessein. Trieste

tirerait un immense profit de cette communication nouvelle entre l'Europe et l'Asie, et je vous laisse à penser si le Lloyd autrichien désire cet accroissement de sa prospérité.

M. Ferd. de Lesseps nous a quittés le soir même pour se rendre à Venise par le paquebot qui part à minuit. Il y sera demain matin vers cinq ou six heures.

[illegible]

[illegible] M. [illegible] [illegible] [illegible]

[illegible] M. Ferd. de [illegible] [illegible] à [illegible] [illegible] à [illegible]

[illegible] M. Reali, [illegible] M. Ferd. de Lesseps, et qui [illegible] de la place [illegible] à [illegible] a [illegible] de [illegible] ces [illegible] a [illegible] avait [illegible] prépondérance [illegible] de Bonne-Espérance. [illegible] et [illegible] Aujourd'hui, [illegible] et Venise [illegible] Toutes ces explications de M. de Lesseps, [illegible] de la lecture de documents sur l'état [illegible] de la question, ont été accueillies avec enthousiasme. De nombreuses questions ont été adressées à M. Ferd. de Lesseps, et il s'est empressé d'y répondre avec les détails les plus précis.

M. Reali, qui a accepté d'être, à Venise, le représentant de

la Compagnie universelle du canal de Suez, a déclaré que la liste des souscriptions demandées par Venise s'élevait déjà au-dessus du chiffre attribué à cette ville.

A l'issue de la séance, des remercîments ont été adressés à M. Ferd. de Lesseps.

Le soir, un banquet cordial a réuni tous les membres de la Chambre de commerce à l'hôtel Saint-Marc. Le podestat de Venise avait placé M. de Lesseps entre lui et M. le président de la Chambre. Deux toasts, portés par M. le podestat et M. Reali au succès du canal de Suez, ont été couverts d'applaudissements, et les orateurs ont surtout insisté sur le caractère cosmopolite et vraiment universel que M. Ferd. de Lesseps avait su conserver à son entreprise. M. de Lesseps a porté un toast à la prospérité renaissante de Venise. La promptitude des communications, accrue d'une manière merveilleuse par les chemins de fer et les télégraphes électriques, permet aujourd'hui les espérances les plus illimitées. Toutes les nations européennes sont solidaires les unes des autres, et Venise va reprendre sa place dans ce vaste concours d'efforts et de progrès.

M. Ferd. de Lesseps nous a quittés vers neuf heures du soir pour prendre le chemin de fer de Milan. Sa visite, toute courte qu'elle a été, nous a fait une impression profonde, et elle nous laissera de durables souvenirs. Venise ne peut jamais oublier son passé; et sa gloire, si longue et si éclatante, lui cause à la fois des regrets et la stimule plus que vous ne pourriez croire à des entreprises nouvelles qui puissent la ranimer et la faire revivre. De là la popularité du canal de Suez parmi nous, et les espérances prochaines qu'il nous donne. Venise, sans redevenir ce qu'elle fut jadis, peut encore avoir de bien beaux jours, et c'est cette aurore d'un temps nouveau que M. Ferd. de Lesseps est venu nous annoncer. Puissent ses projets se réaliser, et nos vœux les plus chers s'accomplir dans un avenir peu éloigné!

CIV

A M. DE NEGRELLI, A VIENNE

Paris, 14 septembre 1858.

Depuis mon retour à Paris, je me suis occupé à peu près exclusivement de l'établissement des agences de la Compagnie à l'étranger et en France, ainsi que du soin de régulariser les souscriptions particulières qui m'avaient été adressées à Paris, et dont le total s'élève déjà à 80 millions de francs.

Les adversaires de notre entreprise, les fidèles alliés d'outre-Manche, ont déjà perdu leurs deux premières campagnes concernant la prétendue impossibilité d'exécution du canal et la prétendue hostilité de la Porte; tous leurs efforts tendent dans ce moment à détourner de l'entreprise les capitaux de leur pays, parce que dans leur orgueil inné et dans leur ignorance insulaire, ils croient que leur abstention entraînera celle des autres nations. Nous sommes en train dans ce moment de détruire leurs dernières illusions.

L'Empereur est d'avis de subordonner la question politique à l'organisation de la Compagnie, qui présentera un corps suffisant contre lequel l'opposition n'aura point de prise et dont les gouvernements du continent seront alors autorisés à protéger la marche s'il avait besoin d'être défendu. Ceci me paraît fort sage et se trouve d'ailleurs conforme à l'opinion que j'ai toujours eue sur l'intervention des gouvernements qui devait suivre, s'il y

avait lieu, et non précéder le commencement d'exécution d'une entreprise commerciale et industrielle.

L'essentiel, c'est que je suis assuré que l'action de mon gouvernement ne me manquera pas, le jour où elle sera nécessaire, et, dès à présent, outre les conseils que l'ambassadeur de France à Constantinople a été chargé de donner à la Porte en faveur de l'entreprise, le comte Walewski a déclaré à Fuad-Pacha, avant son départ pour Londres, que l'Empereur s'intéressait particulièrement à l'entreprise du canal de Suez, qu'il avait le désir de voir le Sultan donner, dans cette circonstance, une preuve d'initiative et d'indépendance, et que la conduite observée jusqu'à présent par la Turquie, dans cette affaire, constituait en définitive un grief de la France envers elle.

La réponse ministérielle à la dépêche de M. Thouvenel, qui accompagnait mes notes adressées à lui et à M. Bulwer, a été la confirmation des précédentes instructions en faveur du canal, l'invitation de profiter de l'argument de Djeddah pour démontrer l'intérêt de la Turquie, et l'assurance de l'appui officiel lorsque le mouvement de l'opinion publique et la constitution de la Compagnie auront justifié l'intervention des gouvernements.

[illegible]

Paris, [illegible] septembre 1858.

Votre correspondance confirme ce que je pensais de la difficulté de votre position, par suite des déclarations du gouvernement et de l'oracle britannique Stephenson. Je m'attendais donc à ce que vous trouviez partout visage de bois, et je ne m'en afflige pas le moindrement.

Il y a d'ailleurs un côté honorable dans cette exagération de patriotisme qui accepte comme un devoir national l'opinion du pouvoir, même lorsqu'il la blâme au fond de sa conscience.

Vous devez certainement continuer à faire, dans le sens que je vous ai indiqué, ce qu'il faut pour démontrer que je ne veux pas repousser le concours anglais, mais je ne veux donner à personne chez vous le droit de dire que je lui ai offert ma marchandise et qu'il l'a refusée.

Je gagne au dehors ce que je perds en Angleterre. La participation de la France devient chaque jour si considérable que j'aurai à me féliciter de pouvoir attribuer à mes compatriotes une part dans l'entreprise plus importante que celle qui leur était destinée dans le principe.

En un mot, si, vers le milieu du mois prochain, mes prévisions sur la non participation financière de l'Angleterre se réalisent, je distribuerai le capital de 40 millions, que je voulais lui réserver, aux souscriptions publiques du continent.

Vous ferez donc un usage discret de mes circulaires

d'invitation à souscrire; car, si vous ne rencontrez pas de bonne volonté ni d'empressement à s'associer à l'entreprise, je ne désire pas que vous vous donniez beaucoup de peine pour persuader des gens qui, en définitive, sont peut-être résolus à se boucher les yeux et les oreilles.

CVI

NOTE CIRCULAIRE AUX JOURNAUX FRANÇAIS ET ÉTRANGERS

Paris, 15 octobre 1858.

Au moment où la question du percement de l'isthme de Suez va entrer dans la période d'exécution, le mandataire de S. A. le vice-roi d'Égypte croit devoir à l'opinion publique, qui l'a si puissamment secondé, des informations nettes et précises sur la situation de l'entreprise.

Les instructions données au concessionnaire, dès le 19 mai 1855, par S. A. le vice-roi d'Égypte, contenaient ce qui suit : « Ce sera seulement après l'adoption du tracé de communication entre les deux mers, et lorsque tous les avantages et toutes les obligations de ceux qui prendront part à l'entreprise seront bien déterminés, que les capitalistes et le public seront appelés à souscrire des actions, et que les représentants des intéressés décideront en dernier ressort sur toutes les questions se rattachant à l'exécution et à l'exploitation de l'entreprise. »

Ces instructions ont été suivies de point en point. Le tracé du canal a été déterminé avec une autorité scientifique hors de toute atteinte. Les avantages et les obligations de ceux qui vont prendre part à l'entreprise ont été énumérés déjà plus d'une fois et sont ici l'objet d'un nouvel exposé. Enfin le public va être appelé à souscrire les actions et à constituer la Compagnie.

Cette Compagnie, dont les statuts ont été approuvés par S. A. le vice-roi d'Égypte, a pour objet : 1° la réunion de

la Méditerranée à la mer Rouge par un canal de grande navigation; 2° la jonction du Nil au canal maritime par un canal d'irrigation et de navigation fluviale; 3° la mise en valeur des terrains concédés à la Compagnie et situés de manière à profiter du canal d'irrigation.

La dépense totale à prévoir pour l'exécution de tous les travaux s'élève à 160 millions de francs. Dans cette somme ne sont pas compris les intérêts annuels à 5 pour 100, qui seront calculés sur les versements effectués et qui sont assurés aux actionnaires jusqu'au moment où l'entreprise donnera des produits suffisants.

Le produit brut du canal a été évalué à la somme annuelle de 30 millions de francs provenant du seul droit de passage des bâtiments, à raison de 3 millions de tonneaux de charge et de 10 francs par tonneau. Or, la capacité des navires de commerce qui doublent aujourd'hui le cap de Bonne-Espérance est de plus de 4 millions de tonneaux. En bornant à 3 millions le tonnage des navires qui passeront par le canal maritime, on reste fort au-dessous de toutes les probabilités, surtout lorsque l'on considère que l'année dernière 3,600,000 tonneaux ont transité par les Dardanelles.

Le revenu, provenant du droit de passage par le canal maritime, s'augmentera par le développement obligé de la navigation générale, ainsi que par la perception des droits de navigation sur le canal d'eau douce et par le produit des terrains cultivés, bâtis ou boisés, qui font partie de la concession.

L'o verture de l'isthme de Suez abrége la distance entre l'Europe et les Indes de 3,000 lieues en moyenne sur 6,000. Le bénéfice de la navigation générale obtenu par cette abréviation sera donc de 50 pour 100.

L'exécution des travaux comprendra deux périodes distinctes : l'une qui aura pour terme l'achèvement complet de toutes les constructions, et durera six ans; l'autre qui ne s'étendra pas à plus de trois années, à l'expiration desquelles la Compagnie percevra déjà des revenus considérables. En effet, dès la première année le canal d'eau douce sera terminé. Ce canal partira du Caire, et, parvenu à la hauteur du canal maritime, se divisera en deux branches d'irrigation, dont l'une aboutira à la Méditerranée, l'autre à Suez. Il donnera aux terres environnantes cette fertilité exceptionnelle qui distingue la vallée du Nil. Ce sera une première source de revenus. Deux années après, une communication suffisante pour une très-grande partie de la navigation actuelle sera ouverte entre les deux mers. Les travaux de construction, qui doivent donner au canal maritime une largeur et une profondeur suffisantes pour le passage des plus grands bâtiments, seront ensuite poursuivis jusqu'à leur terme. Pour obtenir ce résultat, c'est-à-dire l'établissement du canal d'eau douce et l'ouverture du canal maritime provisoire, une dépense de 80 millions ou des deux cinquièmes du capital social a été reconnue suffisante.

Tous les pays ont été appelés indistinctement à prendre part à l'entreprise, et chacun d'eux a pu se préparer à apporter son concours dans la proportion qui lui a été indiquée dès l'origine de la concession. Aujourd'hui il s'agira, dans la souscription générale qui va être ouverte publiquement, de faire une part égale à tous les capitaux qui viendront s'offrir. Les souscriptions, appuyées d'un à-compte de versement, seront totalisées sans acception d'origine, et l'attribution à chaque souscripteur sera faite au prorata des demandes.

La souscription générale sera ouverte partout en même temps. Les conditions en seront publiées par des annonces qui fixeront le montant et l'époque des premiers versements.

Ainsi seront remplies les intentions de S. A. Mohammed-Saïd. Ce prince, en appelant l'Europe à ouvrir une communication maritime entre la Méditerranée et la mer Rouge à travers le territoire qu'il gouverne, a été inspiré par la louable pensée de contribuer aux progrès de la civilisation; mais il a voulu, en outre, assurer la rémunération des capitaux engagés dans l'entreprise. Tel a été le double but de sa libérale concession et des instructions rappelées dans le présent exposé. Elles sont une nouvelle preuve de l'esprit éclairé et du caractère généreux du vice-roi d'Égypte.

CVII

CIRCULAIRE AUX AGENTS ET CORRESPONDANTS DE LA COMPAGNIE UNIVERSELLE DU CANAL DE SUEZ.

Paris, 9, rue Richepance,
15 octobre 1858.

Monsieur,

J'ai l'honneur de vous informer que la plupart des agents correspondants de la Compagnie, à l'étranger, ne trouvant pas suffisants les délais que je leur avais assignés, je me suis décidé à ajourner l'ouverture de la souscription générale, ainsi que la réunion du conseil d'administration.

En conséquence, la souscription sera ouverte simultanément à Paris, dans les départements et à l'étranger, le 5 novembre prochain, et sera close le 30 du même mois.

Un à-compte de 50 francs par action sera versé en souscrivant. Des annonces, insérées dans les journaux de tous les pays, formuleront les conditions de cette souscription par un avis dont je joins ici le spécimen.

Vous remarquerez que, d'après cet avis, les personnes qui ont déjà formé des demandes d'actions devront, pour les valider, se conformer aux prescriptions qu'il renferme.

Vous jugerez s'il sera utile, ainsi que l'ont déjà fait plusieurs de vos collègues, de faire connaître à l'avance, par une circulaire explicative, et au besoin par un avis inséré dans les journaux de votre résidence, la mission dont

vous avez bien voulu vous charger. Si vous avez besoin d'un certain nombre d'exemplaires des statuts et de mes notes sur les résultats économiques et financiers de l'entreprise, je m'empresserai de vous en faire un nouvel envoi.

Je ne sais, monsieur, si, dans le concours que vous me prêtez, en acceptant le titre d'agent correspondant de la Compagnie, et auquel j'attache le plus grand prix, vous consentiriez à comprendre l'encaissement du produit des versements à opérer par les souscripteurs.

Je vous transmets une instruction qui vous indiquera la marche à suivre pour cette opération.

Dans le cas où il ne vous conviendrait pas de vous charger de cette mission spéciale, je vous prierai d'avoir la bonté de choisir le banquier de votre ville que vous jugerez le plus propre à la remplir convenablement, de lui remettre l'instruction ci-jointe, et de vouloir bien, le plus promptement possible, me faire connaître son nom, en l'engageant à se mettre immédiatement en rapport avec moi pour concerter les moyens d'exécution.

Permettez-moi, d'ailleurs, dans l'un et l'autre cas, de compter sur la continuation de tous vos bons offices, et spécialement sur votre active sollicitude pour éclairer l'opinion dans votre pays sur le but et les avantages de notre entreprise, sur son caractère éminemment utile, pacifique et civilisateur, sur l'intérêt commercial qui s'attache à sa réalisation, et sur l'importance des produits assurés à l'ensemble de son exploitation.

Je vous prie de prendre note que les correspondances et documents, *concernant la souscription générale*, seront signés par moi, ou, en mon nom, par M. Albert Rostand, un de mes collaborateurs, membre fondateur de l'entre-

prise, ancien directeur, à Marseille, des services maritimes des Messageries impériales.

P. S. — Les bureaux de la Compagnie, à Paris, sont installés place Vendôme, 16.

SOUSCRIPTION PUBLIQUE

COMPAGNIE UNIVERSELLE DU CANAL MARITIME DE SUEZ FONDÉE PAR DÉCRET DE S. A. LE VICE-ROI D'ÉGYPTE

M. Ferdinand de Lesseps, concessionnaire du canal de Suez, en exécution du mandat qu'il a reçu de S. A. le vice-roi d'Égypte, ouvre une souscription publique, après s'être assuré le concours des influences financières de l'Europe. Le canal de Suez est destiné à rétablir la communication abrégée entre les deux mondes, que la découverte du cap de Bonne-Espérance avait fait abandonner. Pour conserver à cette œuvre le caractère de grandeur et d'universalité qui lui est propre, M. de Lesseps appelle à y participer les capitaux de tous les pays.

Le but et les avantages commerciaux et financiers de l'entreprise sont :

1° Le droit d'ouvrir à travers l'isthme de Suez un canal de grande navigation destiné à réunir la Méditerranée à la mer Rouge et aux mers des Indes, de la Chine, etc., etc. ;

2° La jonction du Nil au canal de grande navigation qui traverse l'isthme de Suez au moyen d'un canal d'irrigation et de navigation fluviale ;

3° La mise en valeur de 133,000 hectares de terres concédés à la Compagnie, dont 63,000 hectares de terres cultivables et 70,000 hectares formant une bande de deux kilomètres de largeur sur chaque rive des canaux et autour de chaque port.

Le canal à travers l'isthme de Suez abrége de 3,000 lieues

la traversée entre l'Europe et la mer des Indes et économise une somme immense à la grande navigation. Aussi le péage de 10 francs par tonne, fixé par le décret de concession pour le droit de navigation à travers le canal, est-il considéré comme modéré; appliqué cependant à un transport qui est en moyenne de 4 millions de tonnes, il est destiné à donner un revenu très-considérable, indépendamment des bénéfices produits par le canal de jonction avec le Nil et par la mise en valeur et la vente des 133,000 hectares de terres concédés.

Le capital de la Compagnie est fixé à 200 millions de francs, divisés en 400,000 actions de 500 francs chacune.

Le siége administratif de la Société est à Paris.

CONDITIONS DE LA SOUSCRIPTION

Le versement à effectuer en souscrivant est de 50 francs par action.

Le second versement de 150 francs, par action, devra être effectué après la publication de l'avis de répartition.

Les souscripteurs recevront, en échange des versements effectués de 200 francs par action, des récépissés provisoires nominatifs, qui seront transformés en titres au porteur dans un délai qui sera fixé ultérieurement.

Pendant la durée des travaux, et à partir de la remise des titres provisoires, les sommes versées jouiront d'un intérêt de 5 pour 100 l'an.

Aucun autre appel de fonds n'aura lieu avant deux ans. Les études faites permettent d'espérer que, lorsque de nouveaux versements seront demandés, une communication entre les deux mers pourra livrer passage à la navigation.

La souscription générale sera centralisée à Paris. Un comité opérera la répartition au prorata des souscriptions totalisées sans distinction de nationalité.

La souscription ouverte le 5 *novembre* sera close le 30 *du même mois*, afin de donner à tous les États de l'Europe le temps de faire parvenir leurs souscriptions.

Toute souscription ou demande d'actions antérieure sera considérée comme nulle et non avenue, si, avant le 30 novem-

bre, les souscripteurs n'ont pas opéré le versement de 50 francs par action.

Les souscriptions sont reçues :

A Paris, dans les bureaux de la Compagnie, *place Vendôme*, 16 ;

Dans les départements et à l'étranger, chez *MM. les banquiers et correspondants de la Compagnie.*

CVIII

A M. S.-W. RUYSSENAERS, A ALEXANDRIE

Paris, 15 octobre 1858.

En vous envoyant une note sur la situation actuelle, une circulaire aux correspondants de la Compagnie et un avis de souscription publique, je vous préviens que je vais aller faire une tournée qui m'est demandée par mes amis de Barcelone et de Marseille. L'opinion exprimée par ces villes, les plus importantes de la Méditerranée, peut être très-utile pour le mouvement de la souscription publique.

Je serai de retour à Paris à la fin du mois. La souscription sera ouverte partout le 5 novembre et close le 30 du même mois.

Alea jacta est!

CIX

A M. BARTHÉLEMY SAINT-HILAIRE, A PARIS

Cette, octobre 1858.

Je vous envoie des extraits du *Diario* de Barcelone rendant compte de l'accueil qui m'a été fait en Catalogne, accueil que je regarde comme d'un bon augure pour la souscription générale à la Compagnie du canal, et qu'à ce titre, il peut être utile de faire connaître.

L'heure d'ouvrir le canal de Suez est venue; les symptômes sont infaillibles : la Turquie est troublée, l'Inde se soulève contre la domination trop exclusive d'une seule puissance; la civilisation chrétienne frappe aux portes de la Chine et du Japon; une route plus courte et qui rende plus immédiates et plus fréquentes les relations entre les peuples de l'Occident et de l'Orient est devenue urgente, et l'histoire nous dit que Dieu pose toujours à côté de ces grands et légitimes besoins reconnus les moyens de les satisfaire.

L'heure d'ouvrir le canal de Suez est venue parce que l'homme a paru, qui résume en lui la foi, la volonté et la persévérance de tous ceux qui, à des époques antérieures, ont imaginé la réalisation de ce grand projet.

Et aujourd'hui, nous l'avons parmi nous, celui qui a vaincu toutes les difficultés, converti les incrédules en croyants, les esprits pusillanimes en partisans ardents, les ennemis irréconciliables en amis bienveillants; qui, à force de constance, de loyauté et de dévouement à son idée, a réussi à la rendre générale et populaire en l'infiltrant dans toutes les intelligences et dans tous les cœurs. Aussi Barcelone le reçoit-elle à bras ouverts et lui prodigue-t-elle des honneurs inusités;

parce que Barcelone, sévère, réservée et peu expansive par caractère, ne peut être ingrate envers celui qui lui prépare un avenir aussi brillant que dans ses meilleurs jours. Barcelone, qui fut autrefois la première ville maritime de la Méditerranée, avant la découverte du chemin de l'Inde par le cap de Bonne-Espérance, comprend qu'avec l'ouverture de l'isthme, elle recouvre et même dépasse son ancienne splendeur; Barcelone, qui s'agrandit de l'agrandissement de l'Espagne, comprend qu'avec l'ouverture de l'isthme de Suez, nos colonies océaniques seront une source inépuisable de richesses.

C'est pourquoi Barcelone se lève aujourd'hui pour saluer celui qui porte les clefs dorées de l'Orient, et en le recevant dans son sein, elle lui dit avec toute l'effusion de la reconnaissance : Soyez le bienvenu parmi nous; soyez le bienvenu.

DÉLIBÉRATION ET VOTES D'ADHÉSION DU CLERGÉ ET DES CORPORATIONS DE BARCELONE SUR L'ENTREPRISE DU CANAL DE SUEZ.

Hier, à deux heures et demie après midi, s'est réunie, dans le grand salon de la Bourse, une brillante assemblée, invitée par la Chambre de commerce, dans le but d'être initiée, par la juste autorité de M. de Lesseps lui-même, à tout ce qui concerne l'entreprise du canal de Suez.

Dans cette réunion figuraient, avec la Chambre de commerce, le gouverneur civil de la province, l'évêque, le président de la cour de justice, l'alcade corrégidor, des commissions de la députation provinciale du corps municipal, du chapitre ecclésiastique, de la Société économique de la Junte des fabriques et autres corporations commerciales, scientifiques et littéraires, ainsi qu'un grand nombre de personnes d'une position éminente et connue, soit dans le commerce, soit dans d'autres carrières.

M. le gouverneur civil, don Ignacio Llasera, ouvre la séance en disant que, considérant la grandeur et la transcendance

de l'entreprise du canal maritime de Suez, il croit opportun d'inviter M. de Lesseps à présenter sur cette œuvre toutes les explications de nature à coïncider avec l'objet de la réunion, et il prie les assistants de poser des questions sur tous les points qui leur paraîtraient en nécessiter.

M. de Lesseps va occuper un siége à la gauche du gouverneur, et adresse à l'assemblée un discours en langue espagnole.

M. de Lesseps parle de cette œuvre grandiose avec la foi et l'enthousiasme propres à celui qui a surmonté de grands obstacles pour réaliser ce qui sera un véritable monument élevé à l'esprit merveilleux d'entreprise qui distingue notre siècle. A l'entendre résumer en phrases concises les faits statistiques résultant du mouvement maritime actuel qui s'effectue par le cap de Bonne-Espérance et qu'absorbera en grande partie le canal de Suez, on oublie un instant la démonstration précise et convaincante fournie par les calculs mathématiques, pour attacher toute son attention sur la sincérité juste et profonde qui anime le concessionnaire et fondateur de l'entreprise. M. de Lesseps termine en offrant de répondre à toutes les questions qui pourraient lui être faites, et de dissiper les doutes et les objections qui pourraient se présenter.

Don Miguel Biada, vice-président de la Chambre de commerce, déclare que cette corporation avait déjà une conviction si complète sur l'avenir prospère réservé à l'entreprise et sur son immense utilité, qu'il n'a, sur aucun point, à exposer aucune espèce de doute.

Prenant alors la parole, don José Oriol y Bernadet fait observer que, bien qu'il ait à présenter à M. de Lesseps quelques réflexions, il ne le fait que pour lui fournir l'occasion de faire évanouir, par ses explications, le petit nombre d'incertitudes que peut-être aurait pu susciter le sujet dont il allait parler. L'orateur invite alors M. de Lesseps à s'expliquer sur les fameuses assertions de M. Stephenson.

Pour nos lecteurs cette discussion est aujourd'hui si épuisée, que nous jugeons tout à fait inutile de placer sous leurs yeux les arguments de M. de Lesseps. Il nous suffit de dire qu'ils ont eu assez de force et de succès pour que l'honorable et bienveillant interrogateur se soit déclaré complétement édifié. « Au

reste, a-t-il ajouté, il n'avait aucun doute, et n'élevait aucune difficulté relativement à la réalisation de l'œuvre; il abondait dans les idées de M. de Lesseps quant à la praticabilité de la navigation, même si les eaux du canal devaient présenter cette absence de mouvement supposée par M. Stephenson »; et il a fini en citant divers faits que l'expérience lui avait démontrés sur ce point, dans ses voyages en Hollande et dans d'autres pays.

En reconnaissant que, quant à la possibilité du canal, la science a résolu le problème et que la nature est loin d'y opposer des obstacles insurmontables, M. Anglasell sollicite quelques explications sur la question politique et la question financière. « Non, dit-il, que mon esprit ne soit pas convaincu, mais parce que je voudrais faire partager mon opinion à tout le monde, et puisque la présence de M. de Lesseps nous en fournit l'heureuse opportunité, il me serait extrêmement sensible qu'il voulût bien, par l'autorité de ses paroles, répandre parmi tous la foi dont je suis pénétré. »

En quelques mots, M. de Lesseps résout la première question. Le vice-roi d'Égypte, dans l'exercice légitime de son autorité, a signé la concession; la Porte approuve l'exécution du canal; l'opinion des classes industrielles en Angleterre y est favorable, et le ministère Derby a désavoué, par l'organe de son chancelier, l'opposition latente ou patente dont les orateurs les plus distingués du Parlement ont demandé compte au ministère anglais. Cette opposition était donc impuissante, et, dans tous les cas, elle ne pouvait être dangereuse, puisqu'elle était réduite à se cacher et à se démentir.

Quant à la question financière, indépendamment de tous les autres avantages concédés au canal, le seul péage de 10 francs par tonneau suffirait à rémunérer très-amplement les capitaux engagés, même en supposant que le mouvement actuel de la navigation ne continuât pas à suivre la marche ascendante observée depuis plusieurs années, et qui, nécessairement, devra au contraire prendre un essor nouveau par un raccourcissement de moitié dans la distance entre les deux mers.

A ces considérations, le représentant de la Compagnie universelle à Barcelone, M. Brusi, en ajoute quelques autres :

« L'ouverture de l'isthme intéresse toutes les nations. Par le réseau de leurs chemins de fer, la Russie, l'Autriche, l'Italie, aboutissent à la Méditerranée. Tous les États qui bordent cette mer, et l'Espagne elle-même, qui doit aspirer à abréger la distance qui la sépare des Philippines, apporteront leur contingent de prospérité au canal. » Après avoir fait allusion aux événements de Djeddah, qui ont révélé si inopinément l'importance du passage et pour la Turquie et pour la sûreté des Européens dans la mer Rouge, l'orateur fait observer que l'Angleterre ne peut pas manquer de comprendre les avantages que lui réserve l'exécution de l'entreprise. Il rappelle les événements de l'Inde, le traité de Tien-Tsin, les perspectives qui s'ouvrent du côté du Céleste Empire pour le commerce européen, comme autant de motifs destinés à ouvrir, dès à présent, les yeux au gouvernement britannique, et comme autant d'éléments de richesses et de bénéfices nouveaux pour les actionnaires de la Compagnie universelle.

Cette discussion terminée, don Manuel Duran y Bas, auteur d'un savant Mémoire que nous avons analysé et qui a été couronné par l'Académie de Barcelone, sur les avantages que le canal doit procurer à cette grande cité commerciale, se lève pour motiver une proposition.

« Grâce, dit-il, aux amples et lumineuses explications de M. de Lesseps, tous les doutes, s'il y en avait, se sont évanouis, et sur la possibilité de l'exécution et sur l'utilité de l'entreprise, au triple point de vue économique, politique et moral. » Il croit en même temps qu'elle se recommande spécialement à l'intérêt de la réunion par les résultats qu'elle promet à Barcelone.

Il propose un vote d'adhésion au projet de l'ouverture de l'isthme de Suez, pour l'utilité qu'il présente à la civilisation, au commerce du monde en général et en particulier à l'Espagne et à Barcelone. Ce vote implique des félicitations au propagateur du projet, M. Ferdinand de Lesseps, et aussi à la Chambre de commerce de la ville, qui, la première en Espagne, a sollicité le gouvernement de Sa Majesté d'accueillir et de favoriser ce projet; ce qui a déterminé les instructions adressées par le gouvernement à ses agents à l'étranger, et dont M. de

Lesseps se trouve hautement satisfait. Ce double vote de remerciment et d'adhésion a été rendu par l'assemblée à l'unanimité et avec les marques de l'approbation la plus vive.

ADHÉSION DE VALENCE

Au moment où cette délibération s'achevait, M. de Lesseps recevait une dépêche télégraphique, dont il donna immédiatement lecture publique à la réunion.

Elle était ainsi conçue :

« Valence, 21.

« La Société du Crédit valencien s'associe à l'enthousiasme avec lequel Barcelone a reçu M. de Lesseps, promoteur de l'œuvre colossale du siècle, et le salue avec la plus haute considération.

« *Les directeurs :*
« GASPARD DOTRES, JUAN DIAZ DE BRITO,
« VICENTE FERRER BATICAL. »

Le vice-président de la Chambre de commerce, M. Biada, propose qu'il soit répondu immédiatement à la dépêche télégraphique, en exprimant à la Société du Crédit valencien le bon effet qu'elle a produit parmi tous les assistants, et l'enthousiasme avec lequel ils viennent de recevoir cette adhésion.

La proposition est adoptée à l'unanimité, et, en conséquence, la Chambre de commerce fait transmettre immédiatement par le télégraphe cette fraternelle communication à la Société du Crédit valencien.

M. de Lesseps, de son côté, en remerciant les directeurs de la Société valencienne de leur adhésion, leur fait répondre par le télégraphe que le manque de temps ne lui permet pas de venir les remercier personnellement, comme il le désirerait, pour cette démonstration spontanée de leurs sentiments envers sa personne et l'entreprise qu'il représente.

Enfin, la séance est levée vers quatre heures, avec la plus entière conviction répandue dans toute l'assistance sur les immenses avantages que doit entraîner l'exécution du bosphore de Suez.

LES OUVRIERS FRANÇAIS DE BARCELONE

Le 24, à dix heures et demie du matin, a eu lieu le déjeuner donné à M. de Lesseps par les ouvriers français dans la grande salle de la Bourse, où deux longues tables avaient été dressées. La porte du centre portait cette inscription : *La colonie française à M. F. de Lesseps.* Toute la salle était ornée des couleurs réunies de la France et de l'Espagne, et, pendant le dîner, un orchestre, placé dans une pièce attenante, exécutait divers morceaux de musique.

M. de Lesseps, en entrant dans la salle du banquet, a été salué avec une émotion visible par ses compatriotes, qui s'étaient réunis au nombre de trois cents pour lui rendre un cordial hommage. Vers la fin du déjeuner, M. de Lesseps s'est levé, et avec lui tous les assistants ; il a porté un toast à la colonie française, en disant qu'il était profondément touché de ces démonstrations d'estime dont il était l'objet, en souvenir d'anciennes et bonnes relations, et comme fondateur d'une entreprise dont la réalisation ne pouvait offrir aucun doute, du moment que les classes qui forment leur jugement d'après ce qui est dans la conscience de tous accueillent cette idée avec tant d'enthousiasme. « Lorsque les idées, a-t-il dit, pénètrent de cette manière dans l'opinion publique, elles sont irrésistibles, et l'ouverture du canal maritime de Suez en sera une nouvelle preuve. » M. de Lesseps a terminé en portant avec chaleur la santé de tous ses chers compatriotes. Ces paroles ont été couvertes de longs et unanimes applaudissements, témoignage non équivoque du bon effet qu'elles avaient produit et du plaisir avec lequel la colonie française voyait les bons sentiments que M. de Lesseps avait exprimés à son égard.

M. Albigès a ensuite porté le toast suivant : « A la réalisation du canal de l'isthme de Suez ! La classe ouvrière française éprouve la plus grande satisfaction en vous manifestant toute sa sympathie et toute son admiration pour la grande entreprise que votre persévérance réalisera bientôt.

« En effet, l'ouverture du canal de Suez, en abrégeant les distances, réunira aussi au foyer de la civilisation les classes ouvrières de tous les pays.

« Permettez-nous d'être l'écho de nos frères de travail, et de vous remercier en leur nom pour l'œuvre importante que vous ne tarderez pas à leur confier; car votre entreprise sera réalisée bientôt au moyen du travail uni à l'intelligence. Gloire à vous, monsieur, ainsi qu'à ceux qui ont contribué et contribueront encore à l'exécution de votre entreprise. A Ferdinand de Lesseps et à la réalisation du canal de Suez! »

M. Brusi a fait ensuite l'éloge du travail, et a porté un toast aux travailleurs de toutes les nations.

RÉCEPTION A GIRONE

Hier lundi, à deux heures du matin, M. Ferdinand de Lesseps passait par cette ville, se rendant en France. Malgré l'inopportunité de l'heure, et quoiqu'il ne pût s'arrêter qu'un instant, il fut salué à son arrivée par une foule nombreuse, à la tête de laquelle se trouvait le digne gouverneur de Girone, qui lui adressa la parole, en lui exprimant l'admiration et l'estime que s'était acquises, dans tous les pays civilisés, l'auteur du projet qui devait unir les deux mers, et avec elles les peuples de l'Orient et de l'Occident. Agréablement surpris d'une réception qui se peut bien qualifier de spontanée, M. de Lesseps répondit en termes affectueux à la distinction dont il était l'objet, exprimant sa gratitude à toutes les personnes présentes, attribuant tous les hommages dont il était comblé, non à sa personne, mais à l'idée hautement civilisatrice qu'il avait projetée, et qu'il mènerait à fin avec l'aide de Dieu.

Interrogé ensuite par quelques assistants sur les difficultés de la construction et les avantages de l'entreprise, il satisfit à ces questions avec la condescendance et la foi qui le distinguent, et prit congé, au bout d'une demi-heure, en assurant qu'il garderait un souvenir affectueux de Girone; qu'appuyé,

comme il l'était, par l'opinion publique de toute l'Europe, rien désormais ne pouvait lui paraître difficile. La musique du régiment d'Aragon lui donnait en même temps une sérénade. Cette scène était éclairée par des torches portées par les employés de la municipalité.

CX

BANQUET A MARSEILLE

Extrait du *Courrier de Marseille* du 28 octobre 1858

Hier a eu lieu le banquet que le commerce de Marseille a offert à M. Ferdinand de Lesseps.

La salle du Grand-Théâtre, où se donnait cette fête, était littéralement trop petite pour contenir les flots de convives et de spectateurs qui s'y pressaient de toutes parts.

Une table de 400 couverts avait été dressée sur la scène, qu'on avait agrandie tout exprès et décorée avec beaucoup d'élégance et de goût. Derrière la table d'honneur, deux grands tableaux, dus à l'habile pinceau de M. Crapelet, représentaient les ports de Marseille et l'isthme de Suez.

Déjà, dans la journée, des manifestations publiques s'étaient produites sur divers points, et la Chambre de commerce, ainsi que le conseil municipal, M. le maire en tête, étaient allés en corps faire visite à M. de Lesseps.

Jamais Marseille ne s'est montrée plus hospitalière et plus chaleureuse, et, certes, elle avait bien raison, car l'occasion était unique.

S'il m'est permis de battre des mains, c'est bien pour applaudir un compatriote qui vient d'être l'objet des plus flatteuses ovations à l'étranger, et qui retourne dans son pays pour recevoir la consécration nationale de ces manifestations méritées.

Marseille, par un de ces priviléges qu'elle doit à son heureuse situation, a eu la bonne fortune de fêter la première, en France, M. Ferdinand de Lesseps, et l'on conviendra que, dans ces conditions, elle ne pouvait improviser avec plus d'à-propos les vivats, les illuminations, les sérénades et les toasts, en un



mot, tout le luxe des démonstrations cordiales qu'elle a fait éclater hier soir.

Ajoutons à cela que Marseille, dans cette solennelle circonstance, exaltait une cause qui est avant tout la sienne, car la réalisation de l'œuvre projetée inaugure, au profit de ses ports, toute une révolution maritime.

Le percement de l'isthme de Suez est sans doute populaire partout, mais ici plus qu'ailleurs; sur les rivages de la Méditerranée qui font face au continent asiatique, la question peut en quelque sorte se mesurer de l'œil et se toucher du doigt. Quiconque a la moindre notion de géographie et de commerce peut se faire facilement une idée des horizons nouveaux et des perspectives infinies que dévoile un raccourci de 3,000 lieues.

M. de Lesseps avait droit de cité chez nous, avant de devenir un citoyen du monde; nous sommes fiers de ce compatriote adoptif, mais nous aurons à nous en glorifier bien davantage, le jour où sa grande pensée sera devenue un fait accompli.

Ce jour est prochain, n'en doutons point, car les bases de l'édifice projeté sont profondes et solides. Les difficultés politiques, financières et administratives, bien plus grandes que celles de l'exécution matérielle, sont aujourd'hui tout à fait aplanies. Pour arriver au but, il reste beaucoup moins de chemin à faire que n'en a déjà accompli l'infatigable persévérance de M. de Lesseps, avec l'appui de l'opinion publique.

« Dans trois mois, a dit M. de Lesseps, le premier coup de pioche sera donné, et dans trois ans un navire de Marseille, portant les couleurs de tous les peuples, pourra franchir les 120 kilomètres, aujourd'hui barrière de sable, qui séparent Péluse de Suez. »

Nous donnons plus bas le texte des paroles qui ont été prononcées au banquet. L'improvisation que M. de Lesseps a faite en réponse au toast de M. le président de la Chambre de commerce a soulevé trois salves d'applaudissements.

M. le maire, au nom de Marseille, a remercié l'orateur des compliments flatteurs qui étaient à l'adresse des habitants de cette cité; cet à-propos a été aussi vivement applaudi.

Un des épisodes les plus saillants de la soirée a été la pièce de vers qu'a lue notre compatriote et ami Barthélemy, venu

tout exprès de Paris pour s'associer à la manifestation marseillaise et pour rendre hommage au héros de la fête.

La presse de Marseille et celle de Paris publieront prochainement ce beau poëme, improvisé dans un wagon de chemin de fer, et les admirateurs d'un grand talent, dédommagés par la lecture, goûteront un plaisir qui, pour eux, n'aura été qu'ajourné.

S. Berteaut.

CXI

SOUSCRIPTION EN ITALIE

Extrait de l'*Indipendente* de Turin du 19 octobre 1858.

L'opinion générale de tous les peuples, l'adhésion de tous les gouvernements du continent, les massacres de Djeddah et le nouveau traité de l'Europe avec la Chine, ont démontré à l'évidence, même au gouvernement anglais, qu'une communication facile et rapide à travers la mer Rouge est un besoin des plus urgents, et que l'Europe est impatiente de mettre la main à cette grande œuvre, objet des pensées, des aspirations et des ambitions du siècle. Tous voient dans le canal de Suez un nouveau et magnifique développement des forces productives et commerciales du monde entier, un des signes du temps, grâce auquel on remédiera à l'état déplorable de l'empire turc, et les mécontents et les utopistes de toute espèce trouveront la route frayée pour une émigration facile vers des pays nouveaux aussi riches que vastes. La religion, la politique, la tranquillité même de l'Europe, le commerce, la civilisation désirent et commandent l'ouverture immédiate de l'isthme et sauront l'obtenir, même sans la coopération du gouvernement anglais, si elle devait manquer, ce qui ne paraît pas, les deux principaux adversaires du bosphore égyptien ayant disparu de la scène politique. L'ouverture imminente de l'isthme de Suez sera donc une grande démonstration du dicton : « Vouloir c'est pouvoir », et de cette vérité que l'opposition d'un seul ne saurait neutraliser la volonté générale. Que le ciel soit loué!

Tous les obstacles qui s'opposaient à la grande entreprise sont désormais aplanis; l'action va succéder à la discussion, et l'heure est venue choisie par M. de Lesseps pour organiser la Compagnie u iverselle. Les souscriptions sont ouvertes dans

les principales villes de l'Europe et des États-Unis, chez les agents et correspondants de la Compagnie, et le conseil d'administration se réunira prochainement à Paris.

A Turin, des souscriptions sont reçues tous les jours dans les bureaux de la Chambre de commerce; à Gênes, chez le banquier Dominique Balduino, et à Nice, chez M. Carlo Balduino. Nous pouvons affirmer que la seule ville de Savone a déjà envoyé cinquante nouvelles souscriptions. Cette ville, convaincue des immenses avantages du canal, spécialement pour son port, donne un noble exemple d'activité aux autres villes et mérite de grands éloges.

Nous apprendrons donc sous peu qu'une armée de travailleurs et de nombreuses machines remuent le sol de l'isthme et qu'ils raniment, à l'aide d'un canal d'irrigation, l'ancienne fertilité de la terre de Gessen, dont parle la Sainte Écriture.

Qui pourra prévoir quelle sera, dans quelques années, la nouvelle importance des Indes, de la Chine, du Japon, de la Nouvelle-Zélande et de l'Australie?

Combien de navires sillonneront par jour les eaux du nouveau bosphore?

Les gens timides et les incertains de l'avenir se rappelleront que la science européenne, qui a mis fin à une guerre gigantesque entreprise pour défendre le bosphore de Constantinople, saura, dans le moment venu, défendre et protéger les intérêts bien plus graves qui naîtront de la construction du bosphore égyptien.

G. F. BARUFFI.

Turin, le 17 octobre.

CXII

DOCUMENTS

Extrait du *Moniteur universel* du 24 octobre 1858.

La note de M. Ferdinand de Lesseps, que nous avons publiée jeudi dernier, est un document fort remarquable: elle donne une nouvelle face à la question à laquelle il a attaché, depuis nombre d'années, son avenir, sa fortune et sa gloire, l'édification du canal de Suez.

A compter de la publication de cette note, la création de l'œuvre gigantesque perd son caractère éventuel, problématique: elle prend place au rang des faits en voie d'accomplissement. L'heure de sa réalisation est sonnée.

L'Europe entière a suivi avec intérêt, avec sollicitude, les phases diverses qu'a subies cette question depuis quatre années; elle n'est pas restée un instant à l'état de doute sur l'utilité et l'importance de l'entreprise: elle en a encouragé l'auteur par les plus flatteurs suffrages, et c'est avec acclamation qu'elle salue aujourd'hui les actes préliminaires de la mise en œuvre.

Il faut d'abord signaler le caractère de sagesse et de haute moralité qui a présidé à la formation du projet, et faire remarquer l'égal soin qu'ont apporté le gouvernement égyptien et son concessionnaire pour opposer, dès le début, d'insurmontables obstacles aux entraînements de l'esprit d'entreprise toujours fort aventureux. Tout ce que la prudence humaine pouvait faire pour parer aux sinistres éventualités, pour amoindrir la part de l'inconnu dans une création sans précédent dans le monde, a été fait, et les instructions primitivement imposées ont été remplies par M. de Lesseps avec une fidélité scrupuleuse.

Ce n'est, en effet, qu'après avoir fait jaillir toutes les lumières du monde civilisé sur l'isthme de Suez, qu'après l'avoir livré en tous sens aux explorations de la science, appelé le plus

sérieux examen des peuples commerçants et industriels sur les résultats de l'édification d'un canal maritime et conquis leur unanime adhésion, que M. de Lesseps vient aujourd'hui dire à l'Europe : Voici l'effet de quatre ans de labeurs assidus, accomplis sous vos regards, sous l'impulsion de vos encouragements, au bruit de vos acclamations mille fois répétées.

Nous avons mûri l'étude de notre projet à ce point que, dès aujourd'hui, il est pleinement réalisable.

A l'œuvre donc! en avant! en avant!

A cet appel, un cri général de satisfaction se fera entendre d'une extrémité de la chrétienté à l'autre, et sera répercuté par ses mille échos.

Nous avons plus d'une fois groupé des chiffres pour prouver, comme tant d'autres, les immenses avantages dont le canal de Suez doit doter les nations industrieuses de l'Europe. Ce serait tomber dans la banalité que de reprendre à nouveaux frais la preuve que ces nations, exonérées du long et coûteux transit par le cap de Bonne-Espérance, réaliseront tout à coup un bénéfice de 50 pour 100. L'éclat du soleil ne se prouve pas.

Mais ce qui sollicite une attention particulière, ce sont les procédés d'exécution au moyen desquels les premiers travaux seront productifs d'intérêt.

Ce canal d'eau douce, qui doit porter la fécondité prestigieuse du Nil aux bords de la mer Rouge et à ceux de la Méditerranée, dont la confection ne durera qu'une année, n'est qu'une des nombreuses annexes sur lesquelles les concessionnaires comptent pour ajouter à la prospérité de la Compagnie. On comprend à quelle haute valeur doit s'élever le double littoral placé sous l'influence fécondante des irrigations du Nil et exploité par l'industrie européenne.

On ne sait, à cet appel, quelle attitude vont prendre les opposants de l'Angleterre ; il est douteux que le capitaliste britannique boude longtemps, et que, comme Achille, il reste sous sa tente, quand il surgit une bonne affaire. Nos voisins et amis nous ont accoutumés à ces revirements d'opinion ; il ne faut pas toujours partager leur effroi au premier cri d'alarme. Du reste, l'utilité du canal de Suez a rencontré de chaleureux approbateurs dans les centres les plus importants de produc-

tion manufacturière. Manchester, Birmingham, Londres, Liverpool, etc., et la voix de lord Palmerston, l'antagoniste officiel du canal, a singulièrement perdu de son prestige.

L'Angleterre a un intérêt si évident, si direct à la jonction des deux mers, à la création du canal de Suez, que, personne n'y songeât-il, il serait pressant pour elle de tenter l'entreprise pour son compte, à ses propres dépens, dût-elle y sacrifier, pour ainsi parler, son dernier écu et son dernier homme.

Croit-elle donc en avoir fini avec l'Inde? La sécurité de sa domination est encore ébranlée pour de longues années dans ce pays. Le gouvernement anglais, en se substituant à la Compagnie des Indes, a pris à sa charge une tâche dont il est loin d'avoir la juste mesure. Le temps seul la lui fera connaître dans ses gigantesques proportions.

On ne doit guère, au fond, attribuer l'hostilité des Anglais au canal maritime de Suez à d'autre cause qu'à sa nationalité; il est dû à l'initiative française, et c'est là, aux regards de l'orgueil britannique, une tache originelle que rien ne peut effacer.

Pendant longtemps encore nous aurons à supporter, de la part de nos voisins, ces susceptibilités d'un caractère jaloux, ombrageux.

La France offre cependant à la nation anglaise un exemple de nos mœurs conciliantes, de la promptitude et de l'ardeur que nous mettons en toute occasion, et d'où qu'il vienne, à applaudir tout progrès, sans que son origine soit pour nous une cause de répulsion quelconque. Nous avons répondu à l'hostilité obstinée avec laquelle nos voisins ont accueilli le projet français de canalisation de l'isthme par les plus sincères et les plus bruyantes acclamations devant le spectacle du fil transatlantique, si merveilleusement déroulé à travers l'Océan, par l'opiniâtre persévérance du génie anglo-saxon. L'échec subi par la rupture du câble, loin de causer à l'esprit français cette maligne joie qu'engendre une folle rivalité, a été tout au contraire une cause de deuil parmi nous; c'est, qu'avant tout, toute innovation nous frappe moins par les avantages personnels et directs que nous en devons tirer que par ceux qu'elle assure à l'humanité tout entière.

Il y a des questions qui mûrissent en silence, fécondées par le temps. Le canal de Suez, comme la vapeur, comme les railways, comme la télégraphie sous-marine, est l'un de ces fruits détachés de la tige des siècles; il tombe à point, juste au milieu de notre dix-neuvième, au moment qui se trouve être précisément le plus opportun. Est-ce donc le hasard qui jette ainsi et pour ainsi dire aveuglément toutes ces choses à l'humanité surprise? N'en croyez rien! Il faudrait être frappé de cécité pour ne pas y découvrir l'empreinte mystérieuse du doigt de la Providence; en vérité, on pourrait prendre le ton de l'apôtre et dire avec lui : Le temps des prophéties est à la fin venu, nous touchons au jour des merveilles!

Avez-vous jamais vu, je vous le demande, à aucune époque de notre histoire, un pareil mouvement sur la terre? La personnalité humaine y a-t-elle jamais tenu une aussi large place? y a-t-elle exercé une aussi irrésistible puissance?

Voilà que Suez et Panama se déchirent sous notre poids; voilà que des espaces infinis, sous l'action de la locomotive, prennent les proportions d'une promenade; voilà que la pensée, comme le sang dans le corps humain, circule sur tous les points du globe, portée par des fils imperceptibles, et y répand l'animation et la vie!

Tout s'enchaîne, tout a ses fins en ce monde; l'heure de l'expansion civilisatrice de l'Europe chrétienne sur toute la terre a sonné. Est-ce que vous ne trouvez pas un étroit, un intime rapport entre cette merveilleuse création du canal de Suez, devant laquelle tant de myriades de générations sont restées impuissantes, et l'ouverture récente de la Chine, et le nouvel accès dans l'Inde offert à l'Europe, sous l'empire du gouvernement britannique? Est-ce que ce n'est pas une miraculeuse coïncidence dont le secret échappe à nos regards trop faibles, hélas! pour embrasser plus que la superficie des choses?

PHILADELPHE MARTINEAU.

CXIII

SOUSCRIPTION PUBLIQUE

La souscription publique a été ouverte à Paris et chez tous les correspondants de la Compagnie, *le 5 novembre*, conformément à l'avis suivant :

COMPAGNIE UNIVERSELLE DU CANAL MARITIME DE SUEZ
FONDÉE PAR DÉCRET DE S. A. LE VICE-ROI D'ÉGYPTE

SOUSCRIPTION PUBLIQUE

CONDITIONS DE LA CONCESSION

La concession du canal maritime est faite pour quatre-vingt-dix-neuf années, à dater de l'achèvement des travaux. Les terrains sont concédés à perpétuité.

La Société est constituée, avec autorisation du gouvernement égyptien, dans la forme anonyme, par analogie aux sociétés anonymes françaises autorisées par le gouvernement français. Elle est régie par les principes de ces dernières sociétés.

Les statuts de la Compagnie sont approuvés par le vice-roi d'Égypte.

Le siége social est à Alexandrie. Le domicile légal et attributif de juridiction et le domicile administratif sont à Paris.

CONDITIONS DE LA SOUSCRIPTION

Le capital de la Compagnie est fixé à 200 millions de francs, divisé en 400,000 actions de 500 francs chacune.

Le versement à effectuer en souscrivant est de 50 francs par action.

Le second versement, de 150 francs par action, devra être effectué après la publication de l'avis de répartition.

Pendant la durée des travaux, et à partir de la remise des titres provisoires, les sommes versées jouiront d'un intérêt de 5 pour 100 l'an.

Aucun autre appel de fonds n'aura lieu avant deux ans.

La souscription générale sera centralisée à Paris. Les sommes en provenant seront versées à la Banque de France ou dans ses succursales. Un comité opérera la répartition au prorata des souscriptions totalisées, sans distinction de nationalité.

La souscription, ouverte *le* 5 *novembre*, sera close *le* 30 *du même mois*.

Les souscriptions sont reçues :

A Paris, dans les bureaux de la Compagnie, place Vendôme, 16;

Dans les départements et à l'étranger, chez MM. les banquiers et correspondants de la Compagnie.

LISTE

DES AGENTS, CORRESPONDANTS ET BANQUIERS DE LA COMPAGNIE UNIVERSELLE DU CANAL MARITIME DE [illegible]

FRANCE

NOMS DES DÉPARTEMENTS	NOMS DES CHEFS-LIEUX	NOMS	QUALITÉS
		MM.	
AIN	Bourg	J. A. Putotin	Banquier
AISNE	Saint-Quentin	Picard	Président de la Chambre de commerce
AISNE	Chauny	Leroy fils et Cie	Banquiers
ALLIER	Moulins	Jourdier	Maire
ALLIER	Moulins	De la Genesté-Pastel	Banquier
ALPES (BASSES-)	Digne	P. Fortoul et H. Damon	Banquiers
ALPES (HAUTES-)	Gap	Amat	Présid. de la Chamb. consultat. des arts et manuf.
ALPES (HAUTES-)	Gap	Gigillon père et fils	Banquiers.
ARDÈCHE	Privas	A. Dalière	Banquier
ARDENNES	Charleville	Villiers aîné et Cie	Banquiers.
ARDENNES	Sedan	Bertèche, Baudoux, Chesnon et Cie	Banquiers
ARIÈGE	Foix	Escolier, Taurine et Cie	Banquiers.
ARIÈGE	Pamiers	Abat, Anduze, Paris et Cie	Maîtres de forges.
AUBE	Troyes	Fontaine-Gris	Président de la Chambre de commerce.
AUDE	Carcassonne	Pascal-Lignières	Président de la Chambre de commerce.
AVEYRON	Rodez	Lautard et Bastide	Banquiers.
BOUCHES-DU-RHÔNE	Marseille	Rouffio et Cie	Négociants.

NOMS DES DÉPARTEMENTS	NOMS DES CHEFS-LIEUX	NOMS	QUALITÉS
		MM.	
Calvados	Caen	Abel Vautier	Président de la Chambre de commerce.
Calvados	Honfleur	V. Dubourg	Président de la Chambre de commerce.
Cantal	Aurillac	Majonenc aîné	Banquier.
Charente	Angoulême	Prunet et Ce	Banquiers.
Charente	Cognac	Prunet et Ce	Banquiers.
Charente-Inférieure	La Rochelle	Michel	Président de la Chambre de commerce.
Charente-Inférieure	La Rochelle	Charles Lemanissier	Banquier.
Charente-Inférieure	Rochefort	Roy-Bry et Ce	Président de la Chambre de commerce et banquiers.
Cher	Bourges	Abel Corbin de Mangoux	Propriétaire.
Cher	Bourges	De Ratisbonne	Receveur général des finances du Cher.
Cher	Bourges	Grenouillet-Domont	Banquier.
Corrèze	Tulle	De Jouvenel	Président du conseil général de la Corrèze.
Corrèze	Tulle	G. Toinet	Banquier.
Corse	Bastia	J. Gregory frères	Banquiers.
Côte-d'Or	Dijon	Dunoyer et Ce	Président de la Chambre de commerce et banquiers.
Côtes-du-Nord	Saint-Brieuc	P. Ed. Boullé	Négociant-armateur.
Creuse	Guéret	Cressant	Vice-président de la Chambre d'agriculture.
Creuse	Guéret	Migoux	Banquier.
Dordogne	Périgueux	Daussel	Membre du Conseil général.
Dordogne	Périgueux	Michelet et Vacquand	Banquiers.
Doubs	Besançon	H. France et Ce	Président de la Chambre de commerce et banquiers.
Drôme	Valence	Montlovier	Banquier.
Eure	Evreux	Le vicomte de Matharel	Receveur général des finances de l'Eure.
Eure	Evreux	Thirouin (Armand) fils	Banquier.
Eure-et-Loir	Chartres	Leviez-Huet	Banquier.
Finistère	Brest	Edmond Pesron	Président de la Chambre de commerce.
Gard	Nîmes	Jules Granier	Président de la Chambre de commerce.
Gard	Nîmes	Sambucy	Notaire.
Garonne (Haute-)	Toulouse	L. Duboul	Rue de la Dalbade, 22.

NOMS DES DÉPARTEMENTS	NOMS DES [illegible]	NOMS	QUALITÉS
		MM.	
Gers	Auch	[illegible]	Avocat, membre du conseil général
Gers	Auch	[illegible]	Banquier
Gironde	Bordeaux	[illegible]	[illegible]
Hérault	Montpellier	[illegible]	Banquier
Hérault	Cette	[illegible]	[illegible]
Ille et Vilaine	Rennes	[illegible]	[illegible]
Ille et Vilaine	Saint Malo	[illegible]	Président de la Chambre de commerce
Indre	Châteauroux	[illegible]	Notaire
Indre et Loire	Tours	[illegible]	Président de la Chambre de commerce, banquier
Isère	Grenoble	[illegible]	Banquiers
Isère	Vienne	[illegible]	Propriétaire
Jura	Lons le Saulnier	[illegible]	Banquiers
Jura	Dôle	[illegible]	[illegible]
Landes	Mont de Marsan	[illegible]	[illegible]
Loir et Cher	Blois	[illegible]	Banquiers
Loire	Saint Étienne	[illegible]	Banquiers
Loire (Haute)	Le Puy	[illegible]	[illegible]
Loire Inférieure	Nantes	[illegible]	Président de la Chambre de commerce
Loire Inférieure	Nantes	[illegible]	Banquier
Loiret	Orléans	[illegible]	Secrétaire de la Chambre de commerce
Lot	Cahors	[illegible]	Banquier
Lot et Garonne	Agen	Achille [illegible]	Président de la Chambre [illegible]
Lozère	Mende	[illegible]	Banquiers
Maine et Loire	Angers	[illegible]	Président de la Chambre de commerce
Maine et Loire	Angers	[illegible]	Banquiers
Manche	Saint Lô	[illegible]	Propriétaire
Manche	Cherbourg	Eugène Liais	Président de la Chambre de commerce
Manche	Cherbourg	Liais frères	Banquiers
Marne	Châlons-sur-Marne	Em. Jacquesson	Propriétaire

NOMS DES DÉPARTEMENTS	NOMS DES CHEFS-LIEUX	NOMS	QUALITÉS
		MM.	
Marne	Châlons-sur-Marne	Ve Louis, Lecomte et Duhamel.	Banquiers.
Marne	Epernay	De Ponsort fils	
Marne	Reims	G. Delius	Banquier.
Marne	Sainte-Menehould	De Ponsort fils	
Marne	Vitry-le-François	De Ponsort fils	
Marne (Haute-)	Vassy	E. Royer et Ce	Banquiers.
Marne (Haute-)	Saint-Dizier	Jules Rozet	Président de la Chambre de commerce.
Marne (Haute-)	Saint-Dizier	Victor Bourdon et Jacquinot	Banquiers.
Mayenne	Laval	Charles Toutain	Président de la Chambre de commerce.
Meurthe	Nancy	Elie Baille	Président de la Chambre de commerce.
Meuse	Bar-le-Duc	Sainsère	Membre de la Chambre de commerce.
Meuse	Bar-le-Duc	Varin-Bernier	Banquiers.
Morbihan	Lorient	Arm. Dufilhol	Président de la Chambre de commerce.
Morbihan	Lorient	Dufilhol et fils	Banquiers.
Moselle	Metz	Emile Bouchotte	Vice-président de la Chambre de commerce.
Nièvre	Nevers	Frébault et Ce	Banquiers.
Nièvre	Clamecy	Jules Cornu	Banquier.
Nord	Lille	Frédéric Kuhlmann et Ce	Banquiers.
Nord	Avesne	Mailliet	Banquier.
Nord	Dunkerque	Féron et fils	Banquiers.
Nord	Valenciennes	Emile Lefebvre et Ce	Banquiers.
Oise	Beauvais	Bazin	Président de la Chamb. consult. des arts et manufact.
Oise	Beauvais	Gromard	Banquier.
Orne	Laigle	Mouchel	Président de la Chamb. consult. des arts et manufact.
Orne	Laigle	L. Bigot Sanson	Banquier.
Pas-de-Calais	Arras	Faguiez aîné	Président de la Chambre de commerce.
Pas-de-Calais	Boulogne	Adam et Ce	Banquiers.
Pas-de-Calais	Saint-Omer	G. Framezelle	Secrétaire de la Chambre de commerce.
Pas-de-Calais	Calais	Dessin	Président de la Chambre de commerce.

NOMS DES DÉPARTEMENTS	NOMS DES CHEFS-LIEUX	NOMS	QUALITÉS
		MM.	
Puy-de-Dôme. . . .	Clermont-Ferrand	[illegible]	Président de la Chambre de commerce.
Puy-de-Dôme. . .	Clermont-Ferrand	[illegible], Laval, [illegible] et Cie	Banquiers.
Pyrénées (Basses-)	Bayonne	J. B. [illegible]	Président de la Chambre de commerce.
Pyrénées (Hautes-)	Tarbes	[illegible]	Avocat.
Pyrénées-Orientales	Perpignan	Joseph Fabre	Banquier.
Pyrénées-Orientales	Port-Vendres	Joseph Fabre	Banquier.
Rhin (Bas-). . . .	Strasbourg	[illegible]	Président de la Chambre de commerce.
Rhin (Bas-).	Strasbourg	J. C. [illegible]	Banquier.
Rhin (Haut-). . . .	Mulhouse	J. A. Schlumberger	Président de la Chambre de commerce.
Rhin (Haut-). . . .	Mulhouse	Charles Schlumberger	Banquier.
Rhône.	Lyon	P. Galline et Cie	Banquiers.
Saône (Haute-). . .	Gray	[illegible] aîné	Vice-président et membre de la Chambre de commerce.
Saône (Haute-). . . .	Gray	[illegible]	Banquiers.
Saône-et-Loire. . .	Mâcon	Lafaye	Receveur général des finances de Saône-et-Loire.
Saône-et-Loire. . .	Chalon-sur-Saône	J. M. [illegible]	Président de la Chambre de commerce et banquier.
Sarthe.	Le Mans	Vaillard	Secrétaire de la Chambre de commerce.
Seine-et-Marne. . . .	Melun	Courtois et [illegible]	Banquiers.
Seine-et-Marne. . . .	Montereau	Gratien Millet	Président de la Chambre consult. des arts et manufact.
Seine-et-Oise.	Versailles	Guillemain Vatel	[illegible], rue Mademoiselle.
Seine-et-Oise.	Étampes	[illegible], Chevalier et Cie	Banquiers.
Seine-Inférieure. . .	Rouen	Darpentigny	Ancien manufacturier, désigné par le président de la Chambre de commerce.
Seine-Inférieure. . .	Dieppe	Ch. Lebon	Membre de la Chambre de commerce.
Seine-Inférieure. . .	Dieppe	Osmont, Dufour et Cie	Banquiers.
Seine-Inférieure. . .	Le Havre	Quesnel	Armateur.
Seine-Inférieure. . .	Le Havre	Dubois, Saint-Georges et Cie	Banquiers.
Seine-Inférieure. . .	Fécamp	A. Prévot	Président de la Chambre de commerce.
Sèvres (Deux-). . . .	Niort	Bernard Chambinière	Banquier.
Somme.	Amiens	Cosserat	Membre de la Chambre de commerce.

NOMS DES DÉPARTEMENTS	NOMS DES CHEFS-LIEUX	NOMS	QUALITÉS
		MM.	
SOMME	Abbeville	Randoing	Maire et député.
TARN	Albi	Benjamin Ichier	Négociant, ancien président du Tribunal de comm.
TARN	Albi	Gubé fils	Banquier.
TARN	Castres	Cumenge	Président de la Chambre consultative.
TARN	Castres	Fourgassié, Vidal et Ce	Banquiers.
TARN-ET-GARONNE	Montauban	Cambon	Notaire.
TARN-ET-GARONNE	Montauban	Lacaze	Banquier.
VAR	Draguignan	Clément frères et Ce	Banquiers.
VAR	Toulon	Suchet-Fulcran	Négociant.
VAUCLUSE	Avignon	Verdet	Président de la Chambre de commerce.
VAUCLUSE	Avignon	Verdet et Ce	Banquiers.
VENDÉE	Les Sables-d'Olonne	Petiteau	Membre du Conseil général, maire des Sables.
VIENNE	Poitiers	De Morineau	Directeur de l'*Alliance financière poitevine*.
VIENNE (HAUTE-)	Limoges	J. B. Beaulieu	Banquier.
VOSGES	Epinal	Le comte Bourcier de Villers	Député des Vosges, représentant de la Compagnie.
VOSGES	Saint-Dié	Journet	Président de la Chamb. consult. des arts et manufact.
VOSGES	Saint-Dié	L. Phulpin et Ce	Banquiers.
YONNE	Auxerre	Villiers	Receveur des Etablissements de bienfaisance.
YONNE	Joigny	Mersier-Lordereau	Banquier.
YONNE	Sens	Aug. Cornisset	Négociant.
YONNE	Sens	Mouchoux	Banquier.
ALGÉRIE	Alger	Emile Robert	Président de la Chambre de commerce.
ALGÉRIE	Alger	Robert et Ce	Banquiers.

ÉTRANGER

NOMS DES PAYS	NOMS DES VILLES	NOMS	QUALITÉS
		MM.	
AUTRICHE.	Trieste.	Le chevalier de Revoltella	Banquier.
AUTRICHE.	Venise.	Le chevalier de Reali.	Banquier
HONGRIE.	Pesth.	B. Weiss et Cie.	Banquiers
BELGIQUE.	Bruxelles.	Charles Wisscheim-Dubois.	50, rue Ducale
BELGIQUE.	Liège.	Mme Ve Charles Dubois et Cie	Banquiers, place Saint-Lambert
BELGIQUE.	Gand.	Verhaeghe de Nayer et Cie	Banquiers
BELGIQUE.	Anvers.	Le baron Prosp. de Terwangne.	Banquier, rue de l'Empereur
DANEMARK.	Copenhague.	Frolich et Cie.	Banquiers
DEUX-SICILES.	Naples.	C. Forquet et M. Giusso.	Banquiers
DEUX-SICILES.	Palerme.	A. Chiaramonte Bordonaro	Banquier.
DEUX-SICILES.	Messine.	Walser et Cie.	Banquiers
ESPAGNE.	Madrid.	Don Antonio Ubach	Agent supérieur
ESPAGNE.	Madrid.	O' Shea et Cie.	Banquiers
ESPAGNE.	Barcelone.	Antonio Brusi.	
ESPAGNE.	Alicante.	X. de Laussat.	
ESPAGNE.	Valence.	White, Llano, Morand et Cie.	Banquiers
ESPAGNE.	Palma.	Canut et Muguerot.	Banquiers.
ESPAGNE.	Oviédo.	Ramond de Prado.	Banquier
ESPAGNE.	Séville.	James Hartley.	Banquier.
ESPAGNE.	Carthagène.	Thomas Valarino.	Banquier.
ESPAGNE.	Cadix.	Antoine et Louis Sierre.	Négociants.
ESPAGNE.	La Corogne.	Edo Santos.	
ESPAGNE.	Malaga.	Guillermo de Rein.	
ESPAGNE.	Bilbao.	Fo Mac-Mahon.	Négociant.
ÉTATS-ROMAINS.	Rome.	Torlonia et Cie.	Banquiers

NOMS DES PAYS	NOMS DES VILLES	NOMS	QUALITÉS
		MM.	
ETATS-ROMAINS	Ferrare	G. Bozoli	
ÉTATS-UNIS	New-York	R. B. Forbes	
GRANDE-BRETAGNE	Londres	Lange frères et Ce	43, Mark-Lane.
GRANDE-BRETAGNE	Liverpool	Tod et Ashton	
GRANDE-BRETAGNE	Manchester	H. Rawson	
GRANDE-BRETAGNE	Dublin	Henry James Dudgeon	
GRANDE-BRETAGNE	Cork	T. et R. Exham	
GRANDE-BRETAGNE	Belfast	Samuel Vance	
GRANDE-BRETAGNE	Edimbourg	Robert Allen	
GRANDE-BRETAGNE	Glasgow	Buchanan et Kerr	
GRANDE-BRETAGNE	Aberdeen	James Black	
GRANDE-BRETAGNE	Hull	T. W. Flint et Ce	
GRANDE-BRETAGNE	Newcastle	W. J. M. Lange	
GRANDE-BRETAGNE	Birmingham	John Perry	
GRANDE-BRETAGNE	Bristol	Georges S. Bryant	
GRANDE-BRETAGNE	Malte	Zammit	
GRÈCE	Athènes	Féraldi	
PAYS-BAS	Amsterdam	Burdet et Druyverstein	Banquiers.
PAYS-BAS	Rotterdam	Charles Ellenckhuysen et fils	Banquiers.
PAYS-BAS	La Haye	P. Landry	Banquier.
PORTUGAL	Lisbonne	Torlades et Ce	
RUSSIE	Saint-Pétersbourg	De Novosselsky	Direct. gén. de la Ce impér. de navig. et de comm.
RUSSIE	Moscou	De Novosselsky	Direct. gén. de la Ce impér. de navig. et de comm.
RUSSIE	Odessa	Ernest Mahs	
SARDAIGNE	Turin	Louis Torelli	Banquier.
SARDAIGNE	Gênes	D. Balduino	Banquier.
SARDAIGNE	Nice	Ch. Balduino	Banquier.
SAXE ROYALE	Leipzig	Uhlmann et Ce	Banquiers.
SUÈDE	Stockholm	Tottie et Arfwedson	

NOMS DES PAYS	NOMS DES VILLES	NOMS	QUALITÉS
		MM.	
Suisse.	Genève.	W. [illegible] et Cie	Agents de change.
Suisse.	Bâle.	[illegible]	Banquier
Toscane.	Florence.	Le chevalier Ch. [illegible]	Direct. de l'Institut imp. et royal technique de Toscane
Toscane.	Livourne.	[illegible]	Consul du Mexique et négociant
Turquie.	Constantinople.	J. [illegible] et Cie	Banquiers
Turquie.	Smyrne.	[illegible] et [illegible]	Banquiers
Turquie.	Beyrouth.	N. [illegible]	Négociant
Moldo-Valachie.	Bukharest.	[illegible]	Négociant
Égypte.	Alexandrie.	F. W. [illegible]	Consul général de Hollande, agent [illegible]
Villes libres.	Francfort.	F. H. N. Schmidt	Banquier
Villes libres.	Brême.	Le Directeur	De la succursale de la Banque de [illegible]
Villes libres.	Lubeck.	[illegible] et fils.	Banquiers
Villes libres.	Hambourg.	[illegible] et Cie	Banquiers
États barbaresques.	Tunis.	[illegible]	Négociant
Inde.	Madras.	[illegible] et Cie.	Banquiers, correspondants.

CXIV

AUX 25,000 SOUSCRIPTEURS DU CANAL [1]

Paris, 9 décembre 1858.

A Monsieur le Rédacteur du journal l'Isthme de Suez.

Monsieur le Rédacteur,

La souscription ouverte pour le percement de l'isthme de Suez a donné des résultats que je m'empresse de communiquer aux 25,000 souscripteurs du canal, auxquels vous devez envoyer le prochain numéro de votre journal.

Je veux aussi leur faire connaître, dès ce moment, les mesures qui vont suivre, afin d'éclairer la voie de ceux qui marchent avec moi au but que je me suis proposé d'atteindre.

En France, la souscription a dépassé mon attente. Elle a trouvé son appui directement dans le public, qui, après tout, est le plus riche des capitalistes. Elle s'est élevée à 220,000 actions. Les chiffres jusqu'ici constatés des apports des autres pays complètent le capital social. Ainsi, la Compagnie est, dès à présent, en mesure de fonction-

1. On trouve parmi les premiers souscripteurs les noms du prince Jérôme Bonaparte, du comte de Chambord, du duc de Montpensier.

Le 30 novembre, jour de la clôture de la souscription, M. Germain Thibaut, président de la Chambre de commerce de Paris, est venu, lui-même, inscrire cette Chambre au nombre des souscripteurs de la Compagnie universelle.

ler et dans très-peu de jours, elle sera constituée suivant les termes des statuts. Les membres du conseil d'administration sont déjà désignés : ils comprennent les principaux fondateurs et actionnaires de l'entreprise, et sont choisis parmi ceux qui, dès le principe, ont cru à la réalisation de l'entreprise, l'ont constamment soutenue de leurs efforts et de leur dévouement, et qui, enfin, s'y sont associés dans le même esprit que l'immense majorité des souscripteurs, c'est-à-dire à cause de la grandeur de son but et de ses résultats. Il faut considérer que la Compagnie n'étant point formée de personnes qui se proposent de faire fructifier leurs fonds, mais de souscripteurs dont l'objet est le percement de l'isthme de Suez, entreprise qui, d'ailleurs, suivant ma profonde conviction, ne sera pas moins profitable qu'honorable pour ceux qui y ont pris part, la présence dans le conseil d'une majorité de grandes influences financières était moins nécessaire que dans une compagnie autrement constituée.

Les intérêts de 5 pour 100 assurés aux souscripteurs, et qui ont été prévus dans le budget des dépenses de l'entreprise avec autant de justice et de droit qu'on a dû calculer le prix des journées des travailleurs dont les bras creuseront le canal, courront à partir du 1er janvier prochain. D'ici là, le conseil d'administration sera appelé à fixer la date de l'appel de fonds destiné à compléter le versement des deux cinquièmes du capital, et il lui sera proposé de faire échanger, dès le 1er mars, les récépissés nominatifs provisoires contre des titres au porteur.

Je ne crois pas me tromper en disant que le premier coup de pioche qui sera donné sur le tracé du canal, aura dans le monde entier un long retentissement. Ce sera le signal d'un nouveau rapprochement des peuples, d'un

immense progrès moral et matériel auquel je suis heureux de voir mon pays contribuer le plus largement.

Le résultat ne se fera pas, d'ailleurs, très-longtemps attendre. J'avais réuni pendant la durée de la souscription un conseil des travaux, qui a examiné dans tous leurs détails les projets d'exécution. Les noms des membres de ce conseil suffisent pour donner la plus grande autorité à leurs délibérations. Je vous remets les procès-verbaux de leurs séances. Ils constatent qu'en moins de deux ans et avec une dépense de moins de 15 millions de francs, un passage sera ouvert à une partie de la navigation, entre la Méditerranée et la mer Rouge.

Une telle promptitude d'exécution sera doublement satisfaisante, en ce qu'elle tranchera bientôt victorieusement la question de l'ouverture de l'isthme et en ce qu'elle donnera une rémunération rapide aux capitaux engagés dans l'entreprise.

Telle est la situation de l'affaire. Elle est des plus nettes et procède par les moyens les plus simples. En allant droit à mon but, je m'appuie sur une force qui, je l'espère, ne me manquera pas.

La sympathie publique ne m'a pas été seulement acquise à cause de la grandeur de l'œuvre, dont je suis l'humble et persévérant serviteur, mais surtout parce que le public a toujours été initié à chacune des phases de l'entreprise, qu'il la suit pas à pas, et qu'elle n'a point de mystère pour lui. L'œuvre du canal de Suez continuera à puiser sa force dans la publicité de tous ses actes.

Je ne me départirai pas de la règle qui m'a fait obtenir le succès, et c'est avec cette disposition que je publie cette lettre; j'ajoute que je serai constamment prêt à répondre à ceux des souscripteurs qui auraient quelques

éclaircissements à obtenir : ils sont assurés qu'aucune question sérieuse ne restera sans examen, soit qu'ils s'adressent directement à moi, soit qu'ils soumettent leurs observations aux agents de la Compagnie, dans les départements ou à l'étranger.

CXV

COUP D'ŒIL STATISTIQUE SUR LA SOUSCRIPTION

(Extrait du journal *l'Isthme de Suez* du 10 décembre 1858.)

Les listes de souscriptions de la *Compagnie universelle* sont certainement une des plus curieuses études que l'on puisse faire sur l'état moral, intellectuel, économique de la France.

Elles révèlent les ressources qu'on y peut trouver dans la disponibilité des petits capitaux, lorsqu'on sait se concilier leur confiance et toucher aux fibres qui les remuent.

Nous ne pouvons aujourd'hui présenter que quelques aperçus. Nous aurons à coup sûr l'occasion de les compléter.

Les souscripteurs français forment une masse jusqu'ici connue de 21,035 personnes.

Cette masse se distribue ainsi parmi les différentes classes de la population :

Mécaniciens	91
Ponts et chaussées	249
Magistrature	267
Banquiers et agents de change	369
Médecins	433
Instituteurs et professeurs	434
Clergé	480
Avocats, avoués, notaires	819
Artisans	928
Armée	973
Fonctionnaires publics et administrateurs	1.309
Employés	2.195
Commerçants et industriels	4.763
Propriétaires et rentiers	5.782
Professions diverses ou inconnues	1.943

Il nous paraît qu'il serait difficile de composer une plus remarquable représentation de tout ce qui, dans notre société, lit, médite, gouverne, enseigne, prie, produit, épargne, agit

combat, travaille. Les instincts du peuple, les sentiments de la classe moyenne, l'intelligence des professions libérales, la faveur affectueuse de la religion, le patriotisme militaire, le calme jugement du magistrat, tout cela palpite en cette analyse dans une mesure en quelque sorte proportionnelle aux milieux représentés; et, comme pour mêler la malice gauloise à la gravité de cette écrasante manifestation, tandis que le seul M. Stephenson proteste contre la possibilité du canal de Suez, voilà qu'en tête de la souscription, 340 mécaniciens, ou membres du corps des ponts et chaussées, 340 juges spéciaux, viennent un à un, sans se concerter, ridiculiser par l'argument irrésistible de leur participation et de leur argent, cette infaillibilité dont le *Times* consent à être le vicaire.

A côté de cette première opération analytique, une autre observation n'est pas moins intéressante : c'est celle qui consiste à rechercher comment se distribuent, non plus les souscripteurs, mais les actions elles-mêmes; dans quelles mains elles vont tomber; lesquelles appartiennent aux placements sérieux, lesquelles à la spéculation mobile ou à l'agiotage. Quelques faits simples pourront éclairer le public là-dessus. Sur les quotités individuellement souscrites, voici ce que nous apprennent les états de la souscription de Paris :

Souscripteurs de 1000 actions.	1
Souscripteurs de 600 actions.	1
Souscripteurs de 550 actions.	1
Souscripteurs de 500 actions.	4
Souscripteurs de 450 actions.	1
Souscripteurs de 400 actions.	2
Souscripteurs de 300 actions.	6
Souscripteurs de 250 actions.	8
Souscripteurs de 200 actions.	24
Souscripteurs de 150 actions.	12
Souscripteurs de 100 actions.	128
	188

D'où il résulte qu'à Paris les 188 plus gros souscripteurs, possédant au maximum 32,000 actions, forment entre eux une moyenne de 170 actions.

Le surplus des actions françaises, ou 188,000 sur 220,000, se répartit donc entre le surplus des preneurs, soit 20,847, tous souscripteurs de moins de 100 actions : ce qui donne une moyenne de 9 actions par souscripteur.

De ces constatations il ressort que l'agiotage n'a ni prise ni part dans le rôle que sont réservés à jouer sur le marché les titres de la *Compagnie universelle* du canal de Suez. Ces titres, dès avant leur délivrance, sont placés entre des mains saines et sûres; ils n'en sortiront pas.

TABLEAU DES DÉPARTEMENTS

DANS L'ORDRE D'IMPORTANCE DE LEUR SOUSCRIPTION

NOMS DES DÉPARTEMENTS	NOMS DES CHEFS-LIEUX	QUANTITÉ D'ACTIONS souscrites	NOMBRE DES souscripteurs	MOYENNE DES ACTIONS par souscripteur
Bouches-du-Rhône	Marseille	15.178	1.677	8.50
Rhône	Lyon	14.356	1.065	13.48
Gironde	Bordeaux	8.066	471	17.13
Somme	Amiens	4.328	513	8.43
Loiret	Orléans	3.233	571	5.60
Seine-Inférieure	Rouen	3.372	400	8.42
Isère	Grenoble	3.1[illegible]	241	13.10
Nord	Lille	3.016	361	8.35
Var	Draguignan	2.931	564	5.19
Dordogne	Périgueux	2.868	97	29.57
Hérault	Montpellier	2.682	303	8.87
Vosges	Épinal	2.623	438	5.90
Loire	Saint-Étienne	2.304	90	25.45
Meurthe	Nancy	2.162	330	6.58
Marne	Châlons	2.087	253	8.28
Puy-de-Dôme	Clermont	[illegible]	165	10 39
Moselle	Metz	[illegible]	229	7.31
Vaucluse	Avignon	[illegible]	256	6.46
Drôme	Valence	[illegible]	333	4.69
Côte-d'Or	Dijon	[illegible]	238	6.32
Marne (Haute-)	Chaumont	[illegible]	72	20.13
Doubs	Besançon	[illegible]	145	9.65
Cher	Bourges	[illegible]	195	7. »
Indre-et-Loire	Tours	[illegible]	275	4.39
Aisne	Laon	[illegible]	166	7.72
Garonne (Haute-)	Toulouse	[illegible]	136	9.98
Gard	Nîmes	[illegible]	147	8.35
Pas-de-Calais	Arras	[illegible]	128	9.40
Meuse	Bar-le-Duc	[illegible]	129	8.70
Loir-et-Cher	Blois	[illegible]	108	10.21
Yonne	Auxerre	[illegible]	266	4.13
Ardennes	Mézières	[illegible]	82	12.56
Calvados	Caen	[illegible]	149	6.86
Seine-et-Oise	Versailles	[illegible]	131	7.13
Jura	Lons-le-Saulnier	[illegible]	91	9.63
Aude	Carcassonne	[illegible]	61	13.98
Loire-Inférieure	Nantes	[illegible]	125	6.70
Saône-et-Loire	Mâcon	[illegible]	105	7.98
Eure	Évreux	[illegible]	81	9.87
Ille-et-Vilaine	Rennes	[illegible]	127	6.22
Aube	Troyes	[illegible]	122	6.38
Charente-Inférieure	La Rochelle	[illegible]	96	6.01
Seine-et-Marne	Melun	[illegible]	116	5.84
Eure-et-Loir	Chartres	[illegible]	114	5.60
Vienne	Poitiers	[illegible]	54	12.33
Aveyron	Rodez	[illegible]	79	8.30

NOMS DES DÉPARTEMENTS	NOMS DES CHEFS-LIEUX	QUANTITÉ D'ACTIONS souscrites	NOMBRE DES souscripteurs	MOYENNE DES ACTIONS par souscripteur
Sarthe	Le Mans	571	91	6.07
Charente	Angoulême	557	93	5.87
Oise	Beauvais	547	54	10.13
Allier	Moulins	537	58	9.26
Rhin (Bas-)	Strasbourg	534	105	5.08
Nièvre	Nevers	513	71	7.22
Manche	Saint-Lô	448	144	3.11
Pyrénées-Orient.	Perpignan	419	69	6.07
Tarn-et-Garonne	Montauban	413	40	10.32
Indre	Châteauroux	408	90	4.53
Pyrénées (Basses-)	Pau	384	38	10.10
Alpes (Hautes-)	Gap	363	174	2.09
Vienne (Haute-)	Limoges	344	71	4.84
Côtes-du-Nord	Saint-Brieuc	308	34	9.06
Alpes (Basses-)	Digne	308	93	3.31
Pyrénées (Htes-)	Tarbes	306	35	8.74
Tarn	Albi	306	44	6 95
Maine-et-Loire	Angers	298	42	7.08
Gers	Auch	283	61	4.64
Rhin (Haut-)	Colmar	280	67	4.17
Saône (Haute-)	Vesoul	278	27	10.30
Deux-Sèvres	Niort	226	40	5.65
Landes	Mont-de-Marsan	172	20	8.60
Orne	Alençon	166	30	5.53
Ain	Bourg	139	36	3.87
Ardèche	Privas	136	52	2.61
Lot-et-Garonne	Agen	133	27	4.90
Lozère	Mende	108	37	3.18
Finistère	Quimper	104	36	2.89
Lot	Cahors	99	13	7.60
Ariége	Foix	65	13	5. »
Mayenne	Laval	56	14	4. »
Morbihan	Vannes	44	15	2.93
Creuse	Guéret	33	15	2.20
Loire (Haute)	Le Puy	23	4	5.75
Corrèze	Tulle	20	3	6.66
Vendée	Napoléon-Vendée	5	2	2.50
Total pour les départements		116.262	13.742	»
Algérie		728	113	6.44
Départements et Algérie		116.990	13.855	»
Paris		90.121	7.374	12.02
Souscription de la France		207.111	21.229	»

Voici comment le *Globe* de Londres, du 30 novembre, salue la clôture de la souscription :

« Les souscripteurs principaux sont des garçons de café, qui sont trompés par les journaux qu'ils ont sous la main, et des garçons épiciers qui sont habitués à lire des « puffs » sur les enveloppes de leurs propres paquets.

« Le clergé a été largement victimé, et 3,000 portefaix ont réuni leurs sous pour acheter des actions.

« Toute l'affaire est un vol manifeste commis au préjudice des gens simples qui se sont laissé duper; car jamais on ne percevra seulement un maravédi du péage d'un canal impossible. »

CXVI

CONSEIL SUPÉRIEUR DES TRAVAUX

PREMIÈRE SÉANCE DU 22 NOVEMBRE 1858

Procès-verbal.

M. Ferdinand de Lesseps expose que le but en vue duquel avait été formée la Commission internationale se trouve aujourd'hui complétement atteint, et que la mission de cette assemblée doit être considérée comme accomplie.

M. de Lesseps, et avec lui les personnes présentes à la réunion, expriment les pénibles regrets que leur a fait éprouver la perte de trois membres éminents de la Commission internationale, MM. de Negrelli de Moldelbe, inspecteur général des chemins de fer d'Autriche ; Lieussou, ingénieur hydrographe de la marine impériale de France, et Rendel, ingénieur à Londres, enlevés tous trois, par une mort prématurée, à l'accomplissement d'une œuvre pour laquelle leur coopération avait été déjà aussi utile que dévouée.

M. de Lesseps fait ensuite connaître qu'au moment où s'organise la Compagnie qui doit assurer l'exécution du projet dont les bases ont été fixées par la Commission internationale, il lui a paru nécessaire de former, sous sa présidence, un conseil supérieur, qui se réunirait à Paris pour examiner tous les projets de détail, les questions d'art et les marchés qui se rattachent à l'exécution des travaux ;

Qu'il a réclamé, pour en faire partie, le concours de :

M. Paléocapa, ancien ministre des travaux publics, ministre d'État du royaume de Sardaigne ;

De M. Conrad, inspecteur du Waterstaat du royaume des Pays-Bas ;

De M. Renaud, inspecteur général et membre du conseil général des ponts et chaussées de France ;

De M. C. de Fourcy, ingénieur en chef, secrétaire du même conseil (section de la navigation);

De M. Pascal, ingénieur en chef des ports de Marseille;

Et, comme membre adjoint, de M. Larousse, ingénieur hydrographe de la marine impériale.

M. de Lesseps présente, comme secrétaire adjoint au conseil, M. Bourdon, chef de la section des travaux à l'administration de la Compagnie du canal.

M. de Lesseps lit une lettre dans laquelle M. Paléocapa promet de prendre part aux travaux du conseil, dans la mesure que lui permettront sa résidence éloignée de Paris et l'état de cécité presque complet dont il se trouve atteint.

M. de Lesseps lit une autre lettre dans laquelle M. Pascal accepte avec empressement l'offre qui lui est faite.

La lettre de M. Paléocapa et celle de M. Pascal seront annexées au procès-verbal.

Le conseil est constitué, et la première séance est ouverte.

Présidence de M. de Lesseps.

Membres présents :

MM. Conrad, Renaud, de Fourcy, Larousse;

M. Bourdon, secrétaire adjoint;

M. Mougel-Bey, directeur des travaux du canal maritime, assiste à la séance.

M. de Lesseps fait connaître que S. A. le vice-roi d'Égypte, voulant rendre hommage à la Commission internationale, a choisi M. Conrad, président de cette Commission, pour le représenter à titre de commissaire dans le sein du conseil et auprès de la Compagnie.

Sur la proposition de M. Conrad :

M. Renaud est nommé vice-président,

M. de Fourcy remplira les fonctions de secrétaire,

M. Bourdon celles de secrétaire adjoint.

M. de Lesseps prend la parole et expose que le conseil devra examiner quelles sont les mesures à prendre pour commencer les travaux dans le plus bref délai, et pour leur imprimer une direction telle que, sans compromettre l'accomplissement défi-

nitif de l'œuvre tout entière, on obtienne le plus tôt possible des résultats productifs pour la Compagnie qui s'organise.

M. de Lesseps rappelle que le gouvernement égyptien s'était chargé d'exécuter à forfait le canal fluviatile de jonction et d'irrigation, d'après les évaluations portées dans l'avant-projet. Mais cet engagement a dû être rompu d'un commun accord, et parce qu'il a paru prématuré d'exécuter un travail qui fait parte intégrante du percement de l'isthme, avant que l'accomplissement du travail entier fût complétement assuré, et parce qu'il importait de laisser à la Compagnie future une entière liberté d'action pour adopter les dispositions qui lui paraîtraient les plus convenables au point de vue de la prise d'eau et des irrigations.

La question du canal d'eau douce reste donc aujourd'hui entière.

M. de Lesseps ajoute que, pour se conformer au vœu de la Commission internationale, le capitaine Philigret a stationné avec une corvette égyptienne, pendant l'hiver de 1857, sur la rade foraine du futur port de Saïd; que là, malgré un temps d'une inclémence exceptionnelle, il a pu rester mouillé sur une seule ancre sans chasser, il a reconnu que la plage était praticable; il a maintenu, presque sans interruption, les communications avec Damiette et le Nil par le boghaz de Gémileh et le lac Menzaleh. Cette expérience, complétement satisfaisante, et l'ouverture du chemin de fer d'Alexandrie à Suez révèle ou a créé des facilités nouvelles pour l'exécution des travaux aux deux extrémités et même sur toute la ligne du canal maritime.

M. de Lesseps conclut en invitant le conseil :

1° A fixer pour le canal d'eau douce les bases d'un projet normal qui devra satisfaire à toutes les éventualités, et celles d'un projet plus restreint qui serait exécuté tout d'abord en vue de pourvoir aux nécessités du présent ou d'un avenir de plusieurs années;

2° A examiner et à proposer les mesures à prendre pour ouvrir, dans le plus court délai possible, une communication entre les deux mers, qui, sans entraver l'accomplissement de l'œuvre monumentale dont les bases ont été arrêtées par la

communication interocéanique, permettant le passage des bâtiments d'un tonnage ordinaire, et assurer, dans un avenir prochain, des produits à la Compagnie et des avantages déjà très-importants pour le commerce du monde.

La séance est levée.

CXVII

A M. ROUHER, MINISTRE DU COMMERCE ET DES TRAVAUX PUBLICS

Paris, 26 décembre 1858.

La Compagnie universelle du Canal maritime de Suez est constituée.

Cette Société a son siége social à Alexandrie et elle a été établie sous la forme des sociétés anonymes, suivant des précédents qui existent déjà en Égypte.

Le conseil d'administration s'est réuni à Paris en vertu des statuts dont je remets ci-joint un exemplaire. J'adresse, en outre, à Votre Excellence une note sur la constitution de la Compagnie.

Conformément aux conclusions adoptées par notre conseil judiciaire, j'ai l'honneur de solliciter, en faveur de la Compagnie du Canal de Suez, le bénéfice de l'art. 2 de la loi du 30 mai 1857 afin que notre Société, à l'égal d'autres Sociétés étrangères, soit en mesure d'exercer régulièrement ses droits en France.

NOTE SUR LA CONSTITUTION DE LA COMPAGNIE UNIVERSELLE DU CANAL DE SUEZ.

Les actes constitutifs sont :

1° Un décret de concession au profit de M. de Lesseps par S. A. le vice-roi d'Égypte en date du Caire du 30 novembre 1854;

2° Un décret confirmatif de concession en date du 5 janvier 1856 avec un cahier des charges qui l'accompagne;

3° Les statuts dressés à Alexandrie et approuvés par le vice-roi, qui s'est exprimé en ces termes :

« Déclarons donner auxdits statuts notre approbation pour qu'ils soient annexés à notre acte de concession et cahier des charges en date de ce jour » ;

4° Un décret sur les ouvriers égyptiens qui seront employés à l'exécution des travaux du canal.

Ces actes, dont l'original est en langue turque, sont dûment légalisés ainsi que les traductions authentiques en langue française ;

5° Une liste certifiée contenant les noms et domiciles de 23,300 souscripteurs, lesquels ont adhéré auxdits statuts, ont souscrit le capital social indiqué par l'art. 4 des statuts et ont par conséquent formé la Société existant aujourd'hui entre eux et M. Ferd. de Lesseps, mandataire et concessionnaire de S. A. le vice-roi d'Égypte ;

6° La liste des membres du conseil d'administration.

Ces actes et documents ont été déposés chez Me Mocquard, notaire à Paris, par M. Ferd. de Lesseps en date du 15 décembre courant.

La première séance du conseil d'administration a eu lieu le 20 décembre. Les membres étaient au nombre de 28, et parmi eux se trouvaient des représentants des divers États de l'Europe et de l'Amérique intéressés à l'entreprise.

M. Ferd. de Lesseps a présenté au conseil un exposé des faits qui se sont accomplis depuis le mois d'octobre 1858 jusqu'à ce jour. Puis, il a proposé au conseil d'adopter une décision par laquelle la Compagnie se déclarerait définitivement constituée et se trouverait par ce fait substituée à ses droits et obligations.

Cette décision a été votée à l'unanimité.

La seconde séance a été tenue le 24 décembre.

Le conseil, après délibération, a agréé la décision suivante :

Le versement exigible, conformément aux avis publiés pour les conditions de la souscription, sera effectué de la manière suivante :

1° 50 francs en janvier 1859 ;

2° 50 francs en juillet 1859 ;

3° 50 francs en janvier 1860 ;

4° Aucun autre appel ne sera fait avant l'année 1861.

La Compagnie universelle, aujourd'hui constituée sous la forme anonyme étrangère, vient, conformément à la loi du 30 mai 1857, demander le décret impérial prescrit par l'art. 2 de cette loi, afin de pouvoir exercer ses droits en France.

Paris, 25 décembre 1858.

COMPAGNIE UNIVERSELLE DU CANAL MARITIME DE SUEZ

COMPOSITION DU CONSEIL D'ADMINISTRATION

Protecteur :

S. A. I. Monseigneur le prince Jérôme NAPOLÉON.

Présidents honoraires :

MM. JOMARD BEY, Président de la Société impériale de géographie, membre de l'Institut.

Le baron Charles DUPIN, Sénateur, membre de l'Institut.

Le maréchal NARVAEZ, Duc de Valence.

ÉLIE DE BEAUMONT, Sénateur, secrétaire perpétuel de l'Académie des sciences.

CONSEIL D'ADMINISTRATION

(Le Conseil d'administration a été formé des principaux fondateurs et actionnaires de l'entreprise.)

Président :

M. Ferd. DE LESSEPS, Ministre plénipotentiaire.

Vice-présidents :

MM. le duc D'ALBUFÉRA, Député au Corps législatif.

FORBES (Paul), de la maison R. B. Forbes, banquiers à Boston (États-Unis).

Le chevalier REVOLTELLA, Banquier, délégué en Autriche.

Membres :

MM. ARMAN, membre de la Chambre de commerce de Bordeaux, député au Corps législatif.

ALLÉON (Jacques), banquier, délégué à Constantinople.

F. L. Alvarès D'ANDRADA, ancien diplomate portugais.

BRUSI (Antonio), président de la Société catalane de crédit, délégué en Espagne.

DE CHANCEL, ancien officier de marine, inspecteur général du chemin de fer d'Orléans.

Le baron Nicolas CLARY, propriétaire.

CORBIN DE MANGOUX, conseiller à la Cour impériale de Bourges.

COUTURIER (Gustave), ancien banquier en Turquie, banquier à Paris.

DELAMALLE (Victor), propriétaire.

DELOCHE, ancien négociant en Turquie.

FLURY-HÉRARD, banquier à Paris.

Le comte DE GALBERT, propriétaire, correspondant de la Compagnie dans l'*Isère*.

JADIMEROWSKI (Alexis), de la maison les fils d'Alexis Jadimerowski, de Saint-Pétersbourg.

LEFEBVRE (Gabriel), propriétaire.

Le baron Jules DE LESSEPS, propriétaire.

DE LAGAU, ancien ministre plénipotentiaire.

D. A. LANGE, chef de la maison Lange Brothers et Cᵉ, de Londres.

D'HOFFSCHMIDT, ancien ministre des travaux publics et des affaires étrangères, délégué à Bruxelles.

Le marquis DE PONTOI-PONTCARRÉ, membre du Conseil général d'Eure-et-Loir.

Le marquis DE PONS, propriétaire.

PRÉFONTAINE, ingénieur civil, inspecteur général du chemin de fer d'Orléans.

QUESNEL (Alfred), de la maison Quesnel frères, délégué au Havre.

J. RANDOING, manufacturier, maire d'Abbeville, député au Corps législatif.

Le chevalier DE RÉALI, président de la Chambre de commerce de Venise.

Am. RENÉE, député au Corps législatif.

S.-W. RUYSSENAERS, consul général des Pays-Bas en Égypte.

ROUFFIO (Eug.), négociant, délégué à Marseille.

Le vicomte TIRLET, propriétaire.

Le chevalier LUIGI TORELLI, député au Parlement sarde, délégué à Turin.

MM. W. CONRAD, commissaire de S. A. le vice-roi d'Égypte, près la Compagnie.

Paul MERRUAU, secrétaire général de la Compagnie.

CONSEIL SUPÉRIEUR DES TRAVAUX

MM. RENAUD, inspecteur général et membre du Conseil général des ponts et chaussées de France, *vice-président*.

Charles DE FOURCY, ingénieur en chef, secrétaire du Conseil général des ponts et chaussées de France (sect. de la navig.), *secrétaire*.

CONRAD, inspecteur du Waterstaat du royaume des Pays-Bas.

PALÉOCAPA, ancien ministre des travaux publics, ministre d'État du royaume de Sardaigne.

PASCAL, ingénieur en chef des ports de Marseille.

LAROUSSE, ingénieur hydrographe de la marine impériale.

Ernest JOLY, architecte.

BOURDON, chef de la section des travaux à l'administration de la Compagnie du canal.

CONSEIL JUDICIAIRE

MM. SENARD, avocat à la Cour impériale de Paris, *vice-président*.

Paul FABRE, avocat au Conseil d'État et à la Cour de cassation.

CHAMPETIER DE RIBES, avocat à la Cour impériale de Paris.

FRÉVILLE, agréé au Tribunal de commerce de Paris.

MOCQUARD, notaire à Paris.

DENORMANDIE, avoué près le Tribunal de première instance de la Seine

MOREAU, avoué près la Cour impériale de Paris.

A. BELLAND, ancien avoué, chef du contentieux à l'administration de la Compagnie, *secrétaire*.

CXVIII

A S. A. MOHAMMED-SAÏD, VICE-ROI D'ÉGYPTE

Paris, 31 décembre 1858.

J'ai eu l'honneur d'informer Votre Altesse que, conformément au mandat qu'elle m'avait donné le 30 novembre 1854 et renouvelé le 5 janvier 1856, la Compagnie financière du canal maritime de Suez avait été régulièrement constituée.

Les concessions accordées par Votre Altesse résultaient des facultés attribuées à son gouvernement par le Hatti-Chériff de 1841 qui, en instituant l'hérédité dans la descendance de Méhémet-Ali, a réglé, d'accord avec les grandes puissances de l'Europe, les rapports de l'Égypte avec la Sublime-Porte.

Cette situation a été très-nettement définie le 8 juillet 1856 par S. A. le prince de Metternich. Son opinion, après avoir obtenu l'approbation de Votre Altesse, a été consignée dans une note que j'ai envoyée aux divers gouvernements le 28 octobre 1857 et dont j'ai remis la copie au grand-vizir le 29 décembre suivant.

Toutefois, S. A. le prince de Metternich et la diplomatie européenne avaient hautement loué l'acte de déférence par lequel Votre Altesse, au milieu des circonstances critiques où se trouvait alors l'empire ottoman, avait ajouté dans un appendice à son acte de concession le rescrit suivant :

« Je vous remets cette copie afin que vous puissiez constituer la Compagnie financière.

« Quant aux travaux relatifs au percement de l'isthme, la Compagnie pourra les exécuter elle-même dès que l'autorisation de la Sublime-Porte m'aura été accordée. »

Cette autorisation existe déjà explicitement par la lettre vizirielle du 12 djemmizul-akir 1271 (1er mars 1855) faisant connaître à Votre Altesse que le Canal de Suez est regardé comme une entreprise des plus utiles pour l'empire ottoman, par d'autres messages adressés de Constantinople à Votre Altesse, ainsi que par le résultat des négociations que j'ai suivies moi-même auprès du grand-vizir. Non-seulement les ministres de la Porte m'ont déclaré maintes fois qu'ils n'entendaient faire aucune opposition au Canal de Suez, en ce qui concernait les intérêts de l'empire ottoman, mais encore ils ont fait la même déclaration à plusieurs représentants étrangers. Voici, au surplus, ce qui m'a été écrit le 28 mars 1858 par l'ambassadeur d'une des grandes puissances qui ont garanti les stipulations orientales de 1841 :

« J'ai vu ce matin Aali-Pacha et Fuad-Pacha, je les ai trouvés l'un et l'autre dans les mêmes dispositions, c'est-à-dire très-désireux d'établir publiquement que la Porte n'oppose de son chef aucun obstacle à la réalisation de votre grande entreprise. »

Ce langage a, d'ailleurs, été tenu dans les principales cours par les agents diplomatiques de la Turquie.

Enfin, peu de temps après le second acte de concession de Votre Altesse du 5 janvier 1856, Sa Hautesse, par son Hatti-Humaïoum donné le 18 février 1856 aux princes ses vassaux et à ses gouverneurs de province, faisait ce commandement :

« On s'occupera de la création de routes et de canaux qui rendront les communications plus faciles et augmenteront les sources de la richesse du pays.

« On abolira tout ce qui peut entraver le commerce et l'agriculture.

« Pour arriver à ces buts et les mettre ainsi successivement à exécution, on recherchera les moyens de profiter des sciences, des arts et des capitaux de l'Europe. »

Votre Altesse, en vassal fidèle et éclairé, a fait pendant la paix ce qu'elle avait fait pendant la guerre. Elle a toujours accompli les désirs de son auguste suzerain, et de même que trente mille Égyptiens, ainsi que le secours d'une flotte respectable ont naguère répondu à son appel, de même elle a su plus tard faire d'autres sacrifices pour favoriser les progrès de la marine, du commerce, de l'agriculture de l'Empire et pour rapprocher du chef de l'islamisme la partie la plus importante de son domaine, celle qui forme la base de sa puissance spirituelle et religieuse.

Aujourd'hui, il me reste à faire connaître à Votre Altesse comment a déjà fonctionné la Compagnie universelle et ce qu'elle est en droit d'attendre de Votre Altesse, qui est son véritable et grand promoteur, en même temps qu'elle en est l'associé le plus intéressé.

(Suit la liste des actes constitutifs de la Compagnie tels qu'ils sont indiqués dans la lettre précédente à M. Rouher.)

Il résulte du précédent exposé que la Compagnie universelle du Canal maritime de Suez sera en mesure de procéder au percement de l'isthme pour lequel elle va continuer avec activité, sur les lieux, les études et les travaux préparatoires. Il appartiendra à Votre Altesse de constater qu'elle s'est mise *directement* d'accord à ce sujet

avec le gouvernement ottoman, car il n'est du ressort d'aucune politique étrangère d'apporter le moindre obstacle à une entreprise formée librement des capitaux particuliers de tous les pays qui fonctionnent légalement et régulièrement, et qui n'a réclamé ni l'intervention, ni la protection politique des gouvernements de l'Europe.

Votre Altesse a déjà considéré, en ce qui concerne ses droits à l'égard des intérêts étrangers, que le chemin de fer du Caire à Suez, entreprise égyptienne comme celle du Canal, réalise également une communication universelle entre la Méditerranée et la mer Rouge et que, *malgré l'absence de toute autorisation supérieure*, elle s'est exécutée sans aucune réclamation de qui que ce soit.

En conséquence, la Compagnie universelle, à la tête de laquelle vous avez daigné me placer, sollicite de Votre Altesse, par l'organe de son conseil d'administration, l'autorisation d'exécuter les travaux dont elle est chargée pour le percement de l'isthme de Suez.

POST-SCRIPTUM POUR KŒNIG-BEY, SECRÉTAIRE DES COMMANDEMENTS DE S. A. LE VICE-ROI

Je vous prie de faire connaître à Son Altesse que le procès-verbal de réception des feuilles cadastrales, lesquelles doivent être refaites, n'a pas été compris dans le dépôt effectué le 15 décembre des actes constitutifs de la Compagnie; — suivant ce qui a déjà été convenu, ce procès-verbal est regardé comme nul et non-avenu. Vous pouvez donc détruire l'exemplaire qui vous a été consigné, j'annulerai moi-même l'exemplaire qui est entre mes mains, et je donne l'ordre à M. Ruyssenaers d'en faire autant pour l'exemplaire qui est resté déposé chez lui.



CXIX

A M. LE DUC D'ALBUFÉRA, VICE-PRÉSIDENT DU CONSEIL D'ADMINISTRATION

Paris, 31 décembre 1858.

J'ai l'honneur de vous remettre, afin que vous puissiez au besoin en faire l'usage que de droit, en mon absence, la copie des documents dont j'emporterai les originaux en Égypte pour S. A. le vice-roi et qui sont relatifs à des souscriptions faites à l'étranger et non encore accomplies. Dans le cas de non exécution, par suite de circonstances imprévues, elles rentreraient dans la souscription générale de S. A. le vice-roi, conformément à ses instructions.

FIN

TABLE DES MATIÈRES

PARIS — TYPOGRAPHIE A. POUGIN, 13, QUAI VOLTAIRE. — [illegible]



